



Risiko i trafikken 2007-2010

Hansen, Allan Steen; Jensen, Carsten

Publication date:
2012

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):
Hansen, A. S., & Jensen, C. (2012). *Risiko i trafikken 2007-2010*. DTU Transport. Rapport / DTU Transport No. 4 <http://www.transport.dtu.dk/upload/institutter/dtu%20transport/rapporter/risiko%20i%20trafikken%202007-2010.pdf>

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Risiko i trafikken

2007-2010



Allan Steen Hansen
Carsten Jensen

Marts 2012

Risiko i trafikken

2007-2010

Allan Steen Hansen
Carsten Jensen

Marts 2012

**Risiko i trafikken
2007-2010**

Rapport 4, 2012
Marts 2012

Af Allan Steen Hansen og Carsten Jensen

Copyright: Hel eller delvis gengivelse af denne publikation er tilladt med
 kildeangivelse
 Forsidefoto: DTU Transport

Udgivet af: DTU Transport
 Bygningstorvet 116B
 2800 Kgs. Lyngby

Rekvireres via: www.transport.dtu.dk (elektronisk)

ISSN: 1601-9458 (Elektronisk)

ISBN: 978-87-7327-226-8 (Elektronisk)

Forord

DTU Transports opgørelse af risikomål er tænkt som et supplement til de opgørelser af antal alvorligt tilskadekomne og dræbte i vejtrafikken, som direkte fremgår af de officielle uheldsstatistikker.

Ved anvendelse af risikomål inddrages omfanget af transport (antal kørte kilometer med de forskellige transportformer), så risikoen ved at benytte et givet transportmiddel vurderes ud fra antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne sammenholdt med transportomfanget med det pågældende transportmiddel. På denne måde ses eksempelvis, at det er betydeligt sikrere at færdes i bil end på motorcykel, selv om flere bilister end motorcyklister samlet set bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade.

Rapporten er tænkt som et opslagsværk for forskere og praktikere inden for trafiksikkerhed. Derfor indeholder rapporten et stort antal bilagstabeller, der bl.a. opgør trafikanternes risiko fordelt på transportmiddel, aldersklasser og køn. Derimod er der i rapporten kun i meget begrænset omfang tolket på resultaterne – den opgave overlades til brugerne af rapporten.

Denne opgørelse af risikomål for årene 2007-10 skal ses i forlængelse af de tre tidligere rapporter om samme emne, dækkende perioderne 1992-1996, 1997-1999 og 2000-2007. Opgørelsesmetoden er i videst muligt omfang fastholdt i forhold til de tidligere rapporter, så derfor er resultater nogenlunde sammenlignelige for hele perioden 1992-2010.

DTU, marts 2012

Niels Buus Kristensen
Institutdirektør

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	9
1.1	Baggrund.....	9
1.2	Formål	9
2	Anvendte risikomål	11
3	Datagrundlag	13
3.1	Uheldsstatistikken.....	13
3.2	Transportvaneundersøgelsen (TU)	13
4	Risiko efter transportmiddel	15
4.1	Dræbte og alvorligt skadede efter transportmiddel og køn.....	15
4.2	Transportarbejde efter transportmiddel og køn	17
4.3	Risiko	19
5	Risiko for fodgængere	27
5.1	Egenrisiko	27
6	Risiko for cyklister	31
6.1	Egenrisiko	31
7	Risiko i personbil	35
7.1	Egenrisiko for personbilførere	35
7.2	Egenrisiko for personbilpassagerer	37
7.3	Totalrisiko for personbilførere	40
8	Risiko med MC, knallert og knallert-45	43
9	Referencer	47
10	Bilag - Brug af tallene	49
10.1	Talmaterialet	49
10.2	Brug af resultaterne	49
11	Risiko i trafikken 2007.....	51
12	Risiko i trafikken 2008.....	61
13	Risiko i trafikken 2009.....	71
14	Risiko i trafikken 2010.....	81

Sammenfatning

Den centrale konklusion på opgørelsen af risikomål for årene 2007-10 er, at risikoen for at blive dræbt eller alvorligt skadet i trafikken for de fleste trafikanttyper har fortsat den faldende tendens, som har kunnet konstateres igennem en længere årrække. Det fortsatte fald i antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne skal i øvrigt ses i sammenhæng med at omfanget af transport (transportarbejdet) er steget for langt de fleste trafikantarter.

Spændet i egenrisiko (opgjort som dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km) opdelt på transportmidler er meget stort, men deler sig for de primære transportmidler i nogle hovedgrupper ordnet efter stigende egenrisiko:

• Buspassagerer	0,08
• Lastbilførere	0,12
• Personbil (førere og passagerer)	0,14-0,16
• Varebilførere	0,4
• Fodgængere og cyklister	1-2
• Motorcykel og knallert-45	6-7
• Knallert (knallert-30)	20

Det er således stadig sikrest at køre med bus, selvom antallet af dræbte og alvorligt skadede buspassagerer steg markant i år 2010 sammenlignet med de nærmest foregående år. Sammenlignet med buspassagerer har førere og passagerer i personbil en egenrisiko, der er ca. dobbelt så høj, mens fodgængere og cyklisters egenrisiko er yderligere ca. 10 gange højere. Motorcyklister samt førere og passagerer på knallert-45 har en egenrisiko, der er ca. 40 gange højere sammenlignet med personbil. Knallert er stadig transportmidlet med den klart højeste egenrisiko, der er henholdsvis ca. 125 gange højere end personbil og ca. 250 gange højere end buspassager. Sammenlignet med førere og passagerer i personbil er egenrisikoen for lastbilførere lidt lavere, mens den for varebilførere er 2-3 gange højere.

Hovedformålet med rapporten her er at præsentere risikomål (egenrisiko og totalrisiko) opgjort på trafikantart, aldersklasser og køn. Rapporten er således i mange henseender tænkt som et opslagsværk til brug for den videre forskning i trafiksikkerhed. Der er kun i meget begrænset omfang givet bud på forklaringer på de fundne resultater.

1 Indledning

1.1 Baggrund

Danske handlingsplaner for reduktion af personskader i trafikken tager udgangspunkt i det samlede antal dræbte og skadede. I arbejdet med at reducere dette antal er det vigtigt at kende risikoen for de enkelte trafikantarter, gerne opdelt på køn og aldersklasser. Dermed kan det vurderes, hvilke grupper der er højrisikogrupper og dermed hvilke grupper der med fordel kan sættes ind overfor i det uheldsforebyggende arbejde. Endelig kan opgørelserne anvendes i vurderingen af i hvilket omfang færdselssikkerhedsmæssige tiltag har haft en gunstig virkning.

Opgørelsen af risikomål i dette notat dækker perioden 2007-2010. Opgørelsen følger i videst muligt omfang den metode, der er anvendt i de tre tidligere gennemførte studier, der dækker henholdsvis 1992-1996, 1997-1999 samt 2000-2007. Det giver mulighed for at følge udviklingen i risikomål over en længere tidsperiode. Resultaterne af de tidligere studier kan findes i:

- Risiko i trafikken – for udvalgte transportmidler i 1996, Rådet for Trafiksikkerhedsforskning
- Risiko i trafikken 1997-1999, Danmarks TransportForskning
- Risiko i trafikken 2000-2007, DTU Transport

Bemærk at både denne rapport og den foregående har resultater for 2007. Metodemæssigt er der ikke forskel i de to opgørelser, men pga. opdateringer af datagrundlaget forekommer der mindre afvigelser i resultater mellem den tidligere og denne rapport.

1.2 Formål

Formålet med opgørelsen af risikomål er at belyse risikoen for at færdes i trafikken med forskellige transportmidler. Ved opgørelsen af risikomål tages der i sammenligningen af transportmidler hensyn til omfanget af brugen af transportmidlerne.

I opgørelsen af risikomål skelnes mellem egenrisiko og totalrisiko, hvor egenrisiko fokuserer på den enkelte trafikants risiko i et transportmiddel, mens totalrisiko inddrager alle dræbte og alvorligt skadede i et uheld, hvor den pågældende trafikantart er aktiv trafikant. I det følgende præsenteres både risikomål for 2010 for de enkelte trafikantarter opdelt på køn og alder og udviklingen i risikomål over perioden 2007-2010.

2 Anvendte risikomål

Som i tidligere opgørelser for perioden 1992-2007 er anvendt de to risikomål egenrisiko og totalrisiko. Det er vigtigt at skelne mellem de to mål, der defineres på følgende måde:

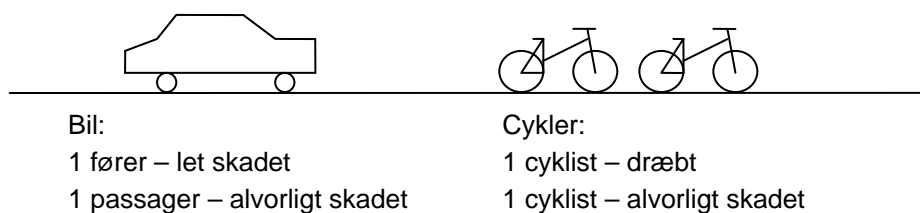
Egenrisiko

En trafikants egenrisiko for at blive dræbt eller alvorligt skadet i et færdselsuheld defineres som antallet af dræbte og alvorligt skadede af pågældende trafikantart divideret med transportarbejdet for denne trafikantart. Trafikantarten kan være en fodgænger, en fører eller en passager.

Totalrisiko

En persons totalrisiko for at blive dræbt eller alvorligt skadet i et færdselsuheld, hvor en given trafikantart (fører eller fodgænger) er involveret, defineres som samtlige dræbte og alvorligt skadede personer, inklusiv passagerer, i uheld med den pågældende trafikantart divideret med transportarbejdet for denne trafikantart. I uheld med flere involverede trafikantarter indgår de samme skadede personer i beregningen af totalrisiko i relation til hver trafikantart. Trafikantarten kan være en fodgænger eller en fører.

Hvad de ovennævnte definitioner præcist dækker over bliver tydeligere med følgende eksempel:



Figur 1 Eksempel på uheld og registrering af dræbte og alvorligt skadede for henholdsvis egenrisiko og totalrisiko

Eksemplet illustrerer et uheld, der implicerer en bil med fører og passager samt to cyklister. Ved uheldet bliver den ene cyklist dræbt, mens den anden cyklist og passageren i personbilen bliver alvorligt skadede, og personbilføreren slipper med lettere skader. Opgørelsen af egenrisiko og totalrisiko for dette eksempel fremgår af Tabel 1, der omfatter optælling af dræbte og alvorligt skadede, opgørelse af transportarbejde og udregning af risikomål.

Tabel 1 Opgørelse af egenrisiko og totalrisiko for eksemplet			
	Cyklist	Personbilfører	Personbil-passager
Dræbte og alvorligt skadede (antal per år)			
Egenrisiko	2	0	1
Totalrisiko	3	3	-
Transportarbejde (10 mio. km per år)			
Transportarbejde	3	10	5
Risikomål (antal dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)			
Egenrisiko	$2/3=0,7$	$0/10=0,0$	$1/5=0,2$
Totalrisiko	$3/3=1,0$	$3/10=0,3$	-

For cyklister tæller den dræbte og den alvorligt skadede cyklist begge med til opgørelsen af egenrisiko, mens personbilpassageren endvidere tæller med i opgørelsen af totalrisiko for cyklister. Personbilføreren blev ikke dræbt eller alvorligt skadet og tæller derfor ikke med i totalrisikoen, ej heller i egenrisikoen for personbilfører. For personbilpassageren opgøres udelukkende egenrisikoen, da vedkommende ikke er fører og dermed ikke har direkte indflydelse på uheldet. Det fremgår nu, at summeres dræbte og alvorligt skadede for egenrisikoen, fås det korrekte samlede antal dræbte og alvorligt skadede, mens en sum for totalrisikoen giver et større antal, da nogle implicerede skal tælles med flere steder.

Efterfølgende opgøres de enkelte trafikanters transportarbejde, og risikomålene opgøres på årsbasis som en simpel kvotient på basis af dræbte og alvorligt skadede divideret med transportarbejdet. I eksemplet er regnet med et enkelt uheld, mens der i det følgende er regnet på summen for de enkelte trafikantarter karakteriseret ved transportmiddel, køn og alder. De to sidste elementer er ikke medtaget i eksemplet for ikke at komplicere opgørelsen unødigt.

En væsentlig højere totalrisiko for en trafikantart i forhold til dennes egenrisiko betyder, at denne trafikantart i høj grad påfører andre en risiko, det være sig blandt eventuelle passagerer eller blandt andre trafikanter.

3 Datagrundlag

Da risikomålene beskriver antallet af dræbte og alvorligt skadede i forhold til transportarbejdet og dermed eksponeringen, omfatter datagrundlaget både antallet af dræbte og alvorligt skadede fordelt på trafikantgrupper og de respektive grupperes transportarbejde.

3.1 Uheldsstatistikken

Opgørelsen af dræbte og alvorligt skadede er baseret på uheldsstatistikken, som omfatter personskadeuheld baseret på politiets indberetninger til Vejdirektoratet, der efterbehandler data-materialet og står for den efterfølgende offentliggørelse af tallene. De præsenterede risikomål er dermed baseret på opgørelser af dræbte og alvorligt skadede personer i færdselsuheld, der kommer til politiets kendskab. Da fokus er på dræbte og alvorligt skadede, er det vurderingen, at langt størstedelen af uheldene registreres, og at de såkaldte mørketal er af begrænset omfang. Der gøres derfor ikke noget forsøg på at korrigere for mørketallet.

Antallet af dræbte og alvorligt skadede fremgår for de enkelte år af tabellerne 6-10 i hvert af bilagene.

3.2 Transportvaneundersøgelsen (TU)

Opgørelsen af transportarbejde er baseret på Transportvaneundersøgelsen (TU), der gennemføres af DTU Transport. TU blev i 1998 ændret, så TU populationen omfatter de 10-84 årige mod tidligere kun de 16-74 årige. Derfor skelnes der i udgivelsens tabeller i bilag mellem de to aldersgrupper, mens afrapportering i selve rapporten alene sker for de 10-84 årige.

TU er en stikprøve. Derfor er opgørelsen af transportarbejdet forbundet med en vis usikkerhed, som er angivet både sammen med transportarbejdet og sammen med risikomålene. Størrelsen af de respektive stikprøver kan for de enkelte år ses i tabellerne 14-17 i hvert af bilagene, mens det opgjorte transportarbejde fremgår af tabellerne 11-13.

I 2009 blev indsamlingen af TU data yderligere forbedret i forbindelse med registrering af kollektiv transport. Med denne ændring registreres kollektive rejser mere nøjagtigt med hensyn til benyttede stoppesteder/stationer, linjenumre samt til- og frabringetransport til det kollektive transportsystem. Det medfører en tydelig stigning i rapporteringen af især antal og længde af gangture, men også til-/frabringerture med cykel og bil er påvirket af ændringen.

Til beregning af risikomålene for perioden 2007-2010 anvendes en metode til opgørelse af transportarbejdet, der ligeledes er blevet anvendt i forbindelse med de tre tidligere udgivelser. Metoden svarer ikke til den normale metode for opregning af TU data til transportarbejdet, der tager højde for flere faktorer i stikprøvens opvægtning. I denne udgivelse er det dog valgt at holde fast ved den tidligere anvendte metode, så en sammenligning af risikomålene muliggøres.

I de fleste tilfælde giver de to metoder ikke voldsomt forskellige resultater, selv om den normale TU-metode uden tvivl er mere præcis. Særligt for personbilpassagerer (se s. 39) er dog kon-

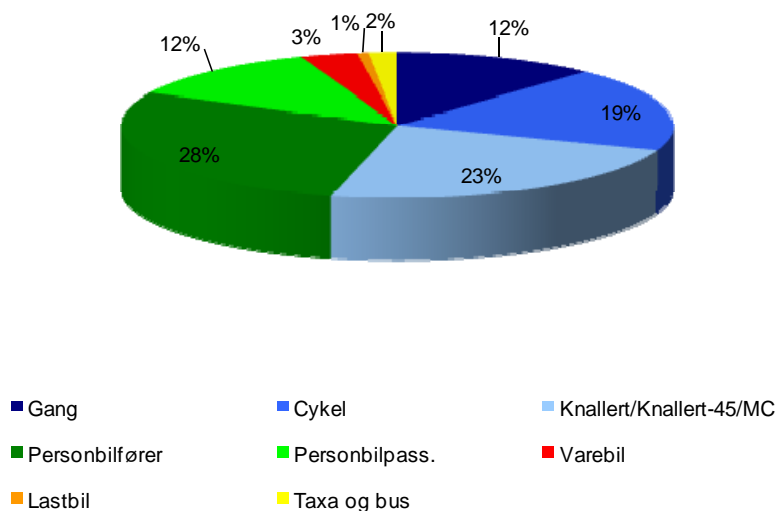
stateret ret store afvigelser mellem de to metoder i årene 2008-10, så her skal resultater og udviklingstendenser behandles med særlig forsigtighed. Dette eksempel understreger, at de angivne tal for transportarbejdet i denne udgivelse ikke bør anvendes i andre sammenhænge.

4 Risiko efter transportmiddel

4.1 Dræbte og alvorligt skadede efter transportmiddel og køn

I 2010 var der i Danmark i alt 238 dræbte og 1982 alvorligt tilskadede i trafikken i aldersgruppen 10-84 år. Antallet af dræbte og alvorligt skadede er fordelt med 1423 (64 %) mænd og 797 (36 %) kvinder.

Fordelingen af dræbte og alvorligt tilskadede for 10-84 årige efter transportmiddel i 2010 fremgår af Figur 2. Den største gruppe er personbilførere med 28 % (628 personer), efterfulgt af gruppen bestående af de tre transportmidler: knallert¹, knallert-45² og MC, der tilsammen står for 23 % (513 personer). Den tredje største gruppe er cyklister med 19 % (410 personer). Disse tre grupper udgør samlet 70 % af alle dræbte og alvorligt tilskadede. De resterende 30 % omfatter fodgængere (265 personer), personbilpassagerer (266 personer) samt førere og passagerer i henholdsvis varebil (74 personer), taxa/bus (36 personer) og lastbil (15 personer).

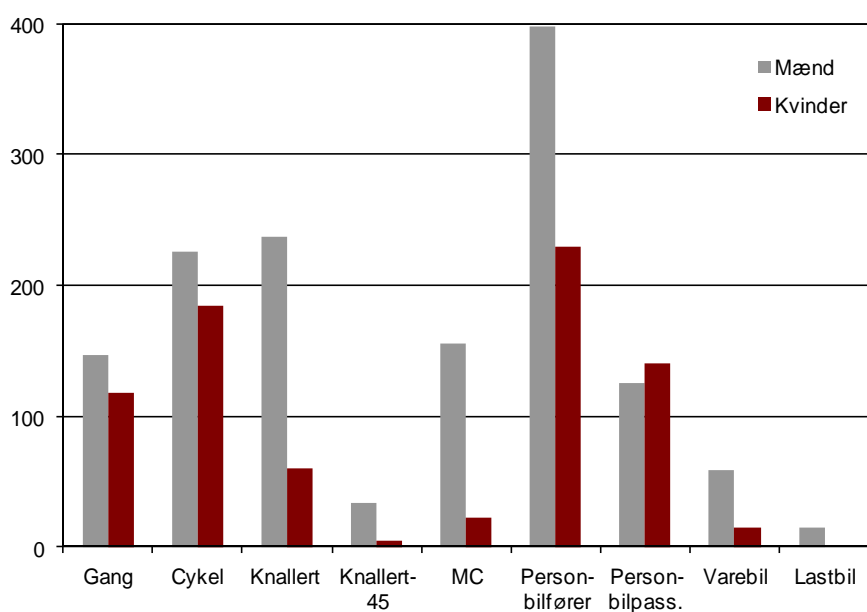


Figur 2 Fordeling af antal dræbte og alvorligt skadede i 2010 efter trafikantart

Fordelingen af dræbte og alvorligt tilskadede efter køn og transportmiddel i 2010 fremgår af Figur 3 og Tabel 2. For alle transportmidler med undtagelse af personbilpassager er der flere mænd end kvinder, der bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade. De største relative forskelle mellem mænd og kvinder er for knallert, knallert-45 og varebil, mens de største absolutte forskelle mellem kønnene er for knallert og personbilførere.

¹ Vi bruger af praktiske og historiske grunde i almindelighed betegnelsen "knallert" i stedet for det mere korrekte "lille knallert" eller "knallert -30".

² Tilsvarende bruges betegnelsen "knallert-45" om det køretøj, der mere korrekt hedder "stor knallert".

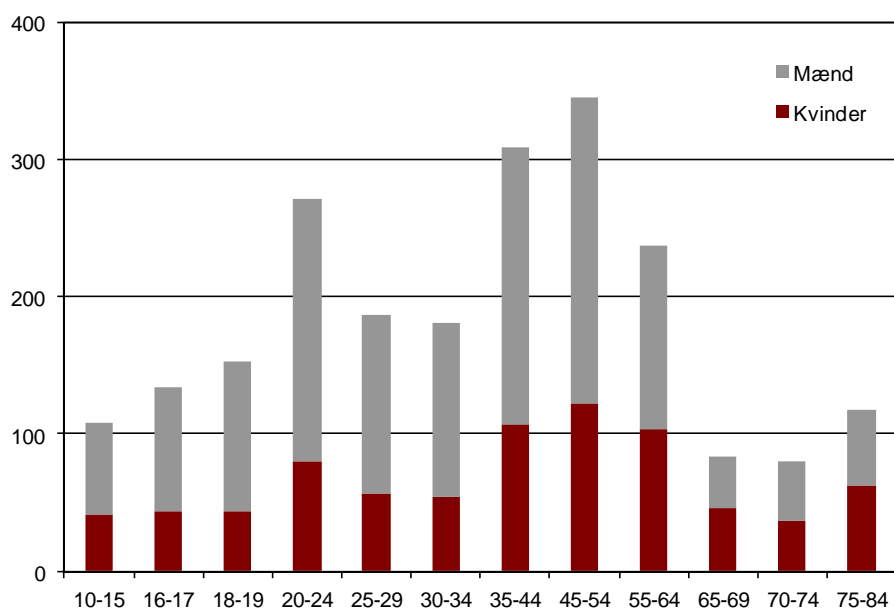


Figur 3 Fordeling af dræbte og alvorligt skadede i 2010 efter køn for udvalgte transportmidler

Tabel 2 Fordeling af dræbte og alvorligt skadede i 2010 efter køn for udvalgte transportmidler					
Trafikantart	Antal			%fordeling	
	Mænd	Kvinder	Difference	Mænd	Kvinder
Gang	147	118	29	55	45
Cykel	226	184	42	55	45
Knallert	237	60	177	80	20
Knallert-45	34	5	29	87	13
MC	155	22	133	88	12
Personbilmførere	398	230	168	63	37
Personbilpassagerer	125	141	16	47	53
Varebil	59	15	44	80	20
Lastbil	15	0	15	100	0

Figur 4 og Tabel 3 viser fordelingen af dræbte og alvorligt tilskadekomne efter køn og aldersgruppe. For alle aldersgrupper med undtagelse af grupperne 65-69 år og 75-84 år er der flere mænd end kvinder, der bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade.

De største relative forskelle mellem kønnene ses for de 20-34 årige, mens der er mindst relativ forskel mellem kønnene for de 65-84 årige.



Figur 4 Fordeling af dræbte og alvorligt skadede i 2010 efter køn og alder

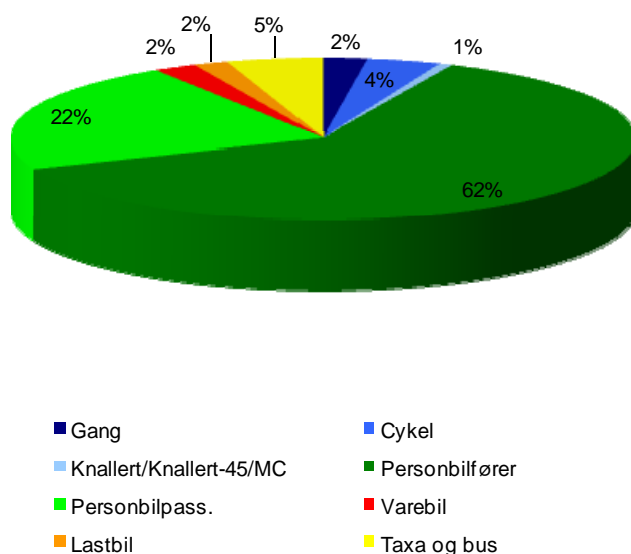
Tabel 3 Fordeling af dræbte og alvorligt skadede i 2010 efter køn og alder								
Aldersgruppe	Antal			%fordeling		Antal per 1 mio. indbyggere		
	Mænd	Kvinder	Total	Mænd	Kvinder	Mænd	Kvinder	Total
10-15	67	41	108	62	38	313	201	258
16-17	90	44	134	67	33	1237	639	946
18-19	109	44	153	71	29	1554	661	1119
20-24	191	80	271	70	30	1148	500	830
25-29	130	57	187	70	30	834	368	601
30-34	127	54	181	70	30	717	306	512
35-44	202	107	309	65	35	499	270	385
45-54	223	122	345	65	35	578	323	451
55-64	134	103	237	57	43	372	284	328
65-69	38	46	84	45	55	260	301	281
70-74	44	36	80	55	45	430	314	369
75-84	56	62	118	47	53	475	389	426
10-84	1411	796	2207	64	36	594	332	463

4.2 Transportarbejde efter transportmiddel og køn

Beregningen af transportarbejdet er forbundet med en vis usikkerhed, der stammer fra stikprøvestørrelsen i Transportvaneundersøgelsen. Transportarbejdet angives som en gennemsnitsværdi samt en usikkerhed. Eksempelvis er mænds transportarbejde som bilfører 30.431 mio. km med en usikkerhed på 4 %. Dette angives på følgende måde: $30431 \pm 4\%$. I den nedenstående Figur 6 illustreres usikkerheden vha. den transparente farvelægning i toppen af søjlerne.

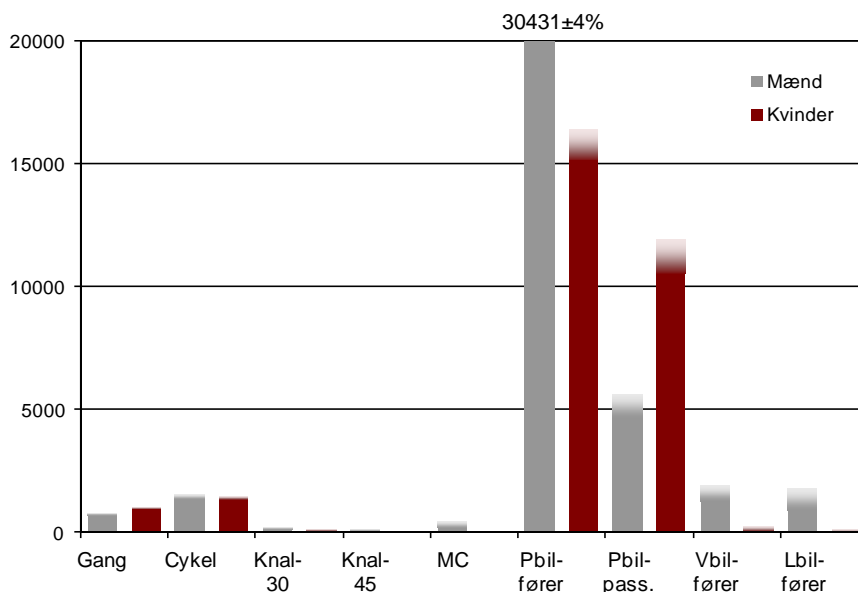
Det samlede danske transportarbejde i 2010 for aldersgruppen 10-84 år var 73,2 mia. km. Transportarbejdet er fordelt med 42,1 mia. km (57 %) for mænd og 31,1 mia. km (43 %) for kvinder.

Fordelingen af transportarbejdet i 2010 for 10-84 årige efter transportmiddel fremgår af Figur 5. Transport som personbilfører udgør klart den største del af transportarbejdet (45,5 mia. km), efterfulgt af personbilpassager (16,2 mia. km). De resterende 16 % af transportarbejdet dækker gang (1,7 mia. km), cykel (2,8 mia. km), taxa/bus (3,6 mia. km), varebil (1,6 mia. km), lastbil (1,3 mia. km) og en samlet gruppe bestående af knallert, knallert-45 og MC (i alt 0,5 mia. km).



Figur 5 Fordeling af transportarbejde i 2010 efter trafikantart

Transportarbejdets fordeling efter transportmiddel og køn fremgår af Figur 6. For alle transportmidler med undtagelse af gang og personbilpassager har mænd et større transportarbejde end kvinder. De største relative forskelle mellem kønnene er der for lastbil (mænd 97 %, kvinder 3 %), varebil (mænd 91 %, kvinder 9 %), knallert (mænd 83 %, kvinder 17 %) og knallert-45 (mænd 90 %, kvinder 10 %). De største absolutte forskelle mellem mænd og kvinder ses for personbilfører og personbilpassager.



Figur 6 Fordeling af transportarbejde i 2010 efter køn for udvalgte transportmidler (mio. km)

4.3 Risiko

På baggrund af antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne samt transportarbejdet fordelt på transportmidler, køn og aldersgruppe, er det nu muligt at beregne egenrisiko og totalrisiko. I dette afsnit ses på risikomålene på tværs af transportmidlerne, mens der i de efterfølgende afsnit går mere i detaljer med transportmidlerne gang, cykel, personbil, knallert og motorcykel.

Risikoberegningerne er forbundet med en usikkerhed, der stammer fra stikprøvestørrelsen i Transportvaneundersøgelsen. De efterfølgende søjlediagrammer illustrerer denne usikkerhed med graderet farvelægning, mens usikkerheden illustreres som stiplede linjer omkring gennemsnitsværdien i figurer med tidsserier. Risikoen angives som et gennemsnit samt en usikkerhed, som kunne se ud på følgende måde: $0,30 \pm 2\%$. I bilagstabellerne er alle risikomål angivet som et gennemsnit samt en usikkerhed, mens usikkerheden kun i nogle tilfælde vil blive angivet i dette og efterfølgende afsnit.

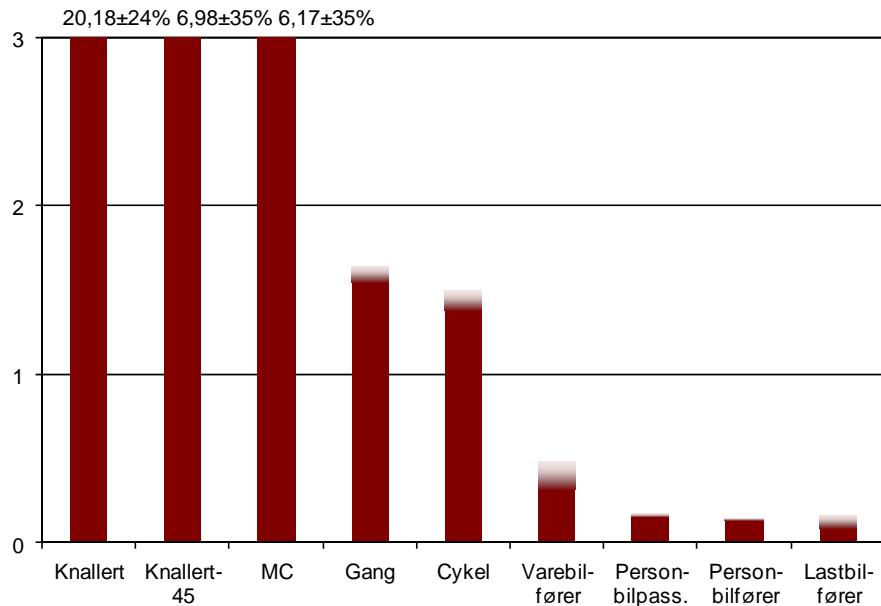
For både egenrisiko og totalrisiko er målene angivet som antal dræbte eller alvorligt tilskadekomne pr. 10 mio. km. Risikoen er beregnet for personer i aldersgruppen 10-84 år.

Egenrisiko

Den gennemsnitlige egenrisiko er $0,30 \pm 2\%$, der opdelt på køn giver en egenrisiko på $0,33 \pm 3\%$ for mænd og en egenrisiko på $0,25 \pm 3\%$ for kvinder.

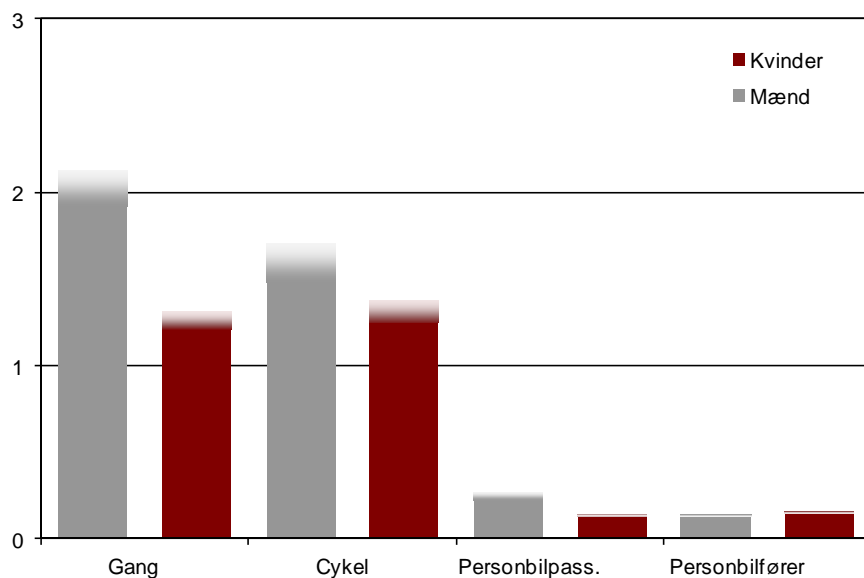
Figur 7 viser egenrisikoen for et udvalg af transportmidler. Med en egenrisiko på 20,18 har førere og passagerer af knallert den største egenrisiko af alle transportmidler. Modsat har lastbilførere den laveste egenrisiko på 0,12. De svage trafikantgrupper gang og cykel har en egenrisiko på henholdsvis 1,59 og 1,44, hvilket er ca. 12-14 gange lavere end egenrisikoen for knallert. Egenrisikoen for personbilførere er 0,14, mens den for personbilpassagerer er 0,16. Sammenlignes personbil med fodgængere og cyklister ses, at de svage trafikanters egenrisiko er ca.

9-11 gange større. Egenrisikoen for knallert-45 er 6,98, der er ca. 3 gange lavere end knallert, men ca. 4-5 gange højere end gang og cykel. Endelig er egenrisikoen for varebilførere 0,40, der sammenlignet med personbilførere er ca. 3 gange højere.



Figur 7 Egenrisiko i 2010 efter benyttet transportmiddel (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

I Figur 8 er egenrisikoen beregnet separat for mænd og kvinder for transportmidlerne gang, cykel, personbilfører og personbilpassager. Mænd har en større egenrisiko end kvinder for gang, cykel og personbilpassager, mens kvinder har en lidt større egenrisiko for personbilfører. Den største forskel mellem mænd og kvinder er for personbilpassager, hvor mænd har en egenrisiko på 0,24 og kvinder har en egenrisiko på 0,13, hvilket svarer til at mænds egenrisiko er ca. 85 % højere end kvinders. Også for fodgængere er mænds egenrisiko markant højere end kvinders (ca. 60 % højere)



Figur 8 Egenrisiko i 2010 efter køn og benyttet transportmiddel (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

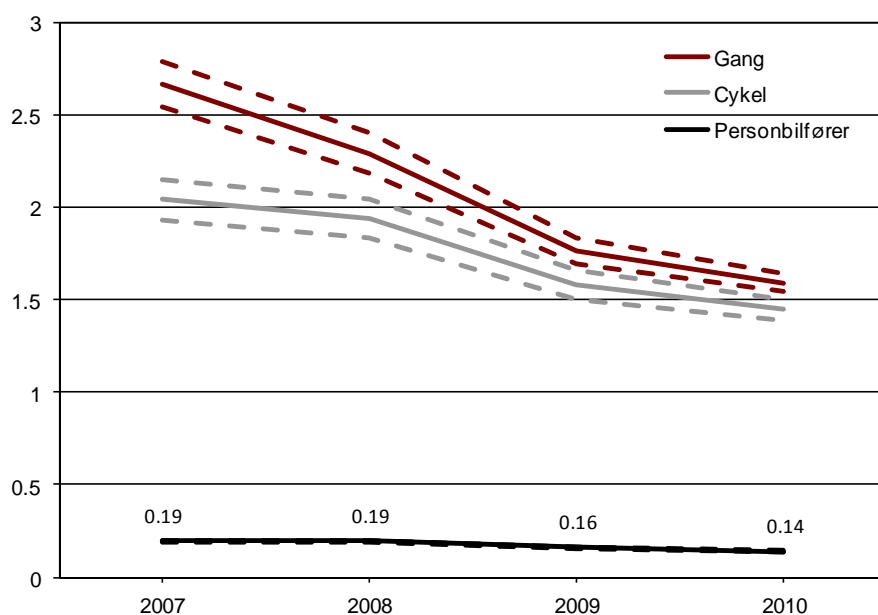
Udviklingen i egenrisikoen i perioden 2007-2010 er angivet i nedenstående Figur 9 for de tre transportmidler gang, cykel og personbilfører. De stiplede linjer illustrerer usikkerheden omkring egenrisikoens gennemsnitsværdi. Egenrisikoen har generelt været klart faldende i perioden for alle tre transportmidler. Fra 2007 til 2010 er egenrisikoen for fodgængere reduceret fra 2,66 til 1,59, hvilket svarer til et fald på ca. 40 %. I år 2007 var egenrisikoen for cyklister 2,04, mens den i 2010 var reduceret til 1,44, hvilket betyder et fald på ca. 29 %.

Egenrisikoen for personbilførere holdt sig konstant i årene 2007-2008 med en værdi på 0,19. I 2009 faldt egenrisikoen med ca. 16 % sammenlignet med det foregående år og i 2010 med yderligere ca. 13 % i forhold til 2009, så egenrisikoen i år 2010 var reduceret til 0,14. Over hele perioden svarer det til en reduktion af egenrisikoen for personbilførere på ca. 26 %.

Forskellen i egenrisikoen mellem fodgængere og cyklister er reduceret hvert år mellem 2007 og 2010. I år 2007 var forskellen 0,62, mens den var faldet til 0,15 i 2010.

Når der ses på antallet af dræbte og alvorligt tilskadede hen over perioden 2007-2010, er reduktionen for alle tre transportmidler tydelig. Antallet af dræbte og alvorligt tilskadede fodgængere er faldet ca. 27 % fra 362 til 265. Cyklister har oplevet et fald på ca. 30 % fra 589 til 410, mens tallet for personbilførere er reduceret fra 902 til 628, hvilket også svarer til en nedgang på ca. 30 %.

Udviklingen i transportarbejdet for perioden 2007-2010 viser mindre ændringer for alle tre transportmidler. Fra 2007 til 2010 er transportarbejdet reduceret med ca. 3 % for personbilførere, forøget ca. 2 % for gang, mens det er gået ca. 2 % tilbage for cykel.



Figur 9 Egenrisiko 2007-2010 for gang, cykel og personbilfører(dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

Totalrisiko

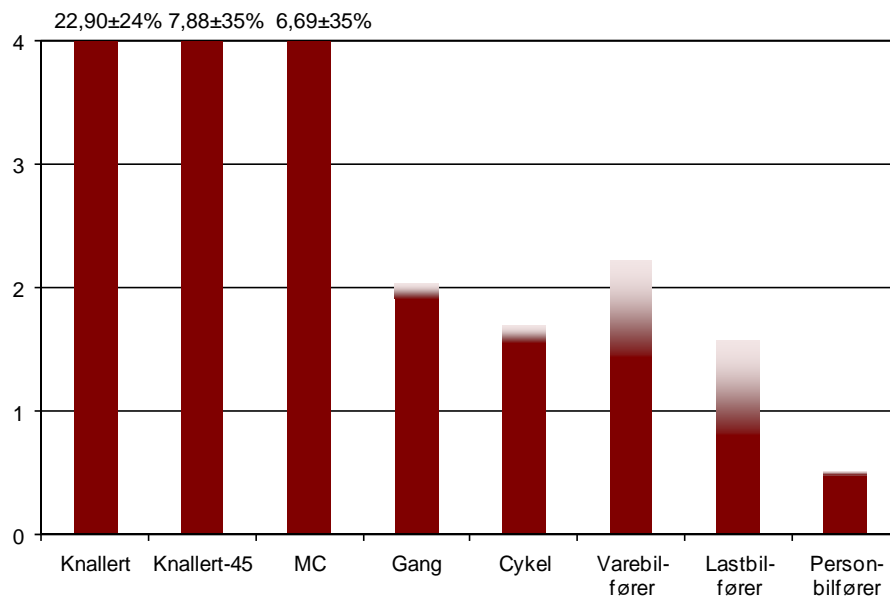
Mens egenrisikoen beskriver de enkelte trafikanters risiko ved at færdes i trafikken, inddrager totalrisikoen endvidere den risiko, trafikanterne udsætter andre grupper af trafikanter for. Derfor opgøres totalrisikoen udelukkende for aktive trafikanter, dvs. fodgængere og førere af forskellige køretøjer.

Forholdet mellem egenrisiko og totalrisiko beskriver, i hvilken grad den respektive trafikant udsætter andre trafikanter for risiko. Forholdet er givet ved totalrisiko/egenrisiko (T/E). For trafikantgrupper som fodgængere og cyklister er dette mål mindre sammenlignet med førere af motorkøretøjer, da fodgængere og cyklister oftere er impliceret i uheld, hvor det alene er dem selv, der bliver skadet. I nærværende og følgende afsnit vil dette forhold blive beregnet for de forskellige transportmidler og opdelt på køn og alder.

Den gennemsnitlige totalrisiko er $0,55 \pm 2\%$ dræbte og alvorligt tilskadekomne pr. 10 mio. km, der opdelt på køn giver en totalrisiko på $0,69 \pm 3\%$ for mænd og en totalrisiko på $0,37 \pm 3\%$ for kvinder. Sammenlignes totalrisikoen med egenrisikoen ses, at den gennemsnitlige totalrisiko er ca. 1,9 gange højere end den gennemsnitlige egenrisiko. Kønsoptelt er dette forhold ca. 2,1 for mænd og ca. 1,5 for kvinder. Gennemsnitligt set har mænd sammenlignet med kvinder altså en højere sandsynlighed for at påføre andre trafikanter skade. Dette kan dels forklares med forskelle i brug af transportmidler mellem de to køn, men formodentlig også med forskelle i adfærd og tendens til at løbe risici.

Figur 10 viser totalrisikoen for et udvalg af transportmidler. Førere og passagerer på knallert har en totalrisiko på 22,90 og er dermed trafikantgruppen med den højeste totalrisiko. I den modsatte ende ligger personbilførere, som har den mindste totalrisiko på 0,49. Fodgængere og cyklister har en totalrisiko på henholdsvis 1,98 og 1,62, hvilket er 11-14 gange lavere end knallert, men 3-4 gange højere end personbilførere.

En sammenligning mellem totalrisikoen og egenrisikoen (T/E) ses i Tabel 4, der viser tydelig forskel mellem gruppen af lette trafikanter og gruppen af motorkøretøjer. Lastbilførere har en totalrisiko på 1,19, der er ca. 10 gange højere end egenrisikoen. For varebilførere er totalrisikoen ca. 4-5 gange højere end egenrisikoen, mens totalrisikoen for personbilførere er 3-4 gange højere end egenrisikoen. Rangordningen af de tre transportmidlers totalrisiko/egenrisiko-forhold svarer til køretøjernes indbyrdes størrelsesforhold, dvs. at risikoen for at skade andre trafikanter i grove træk stiger med køretøjets størrelse. De mindste forskelle mellem egenrisiko og totalrisiko er der for transportmidlerne gang, cykel, knallert og knallert-45, der har et totalrisiko/egenrisiko-forhold mellem 1,1 og 1,2.

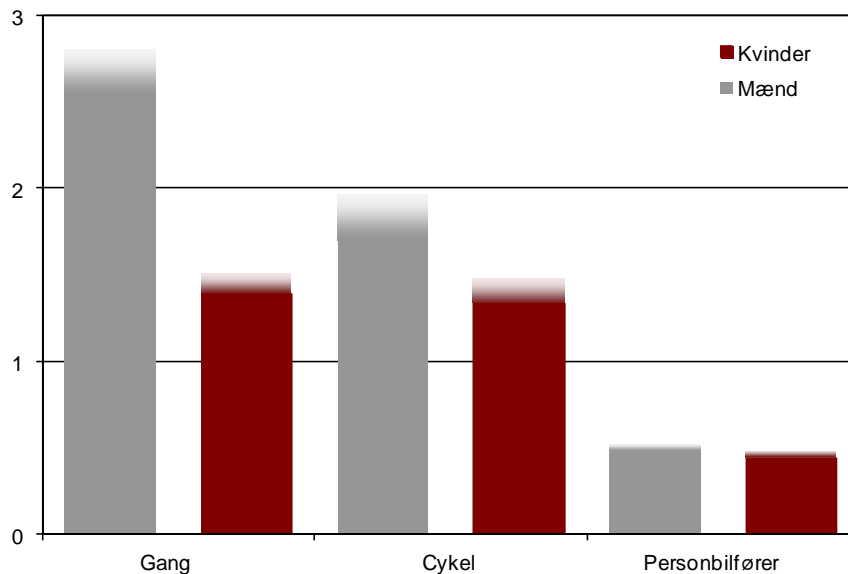


Figur 10 Totalrisiko i 2010 efter transportmiddel i uheldet (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

Tabel 4 Egenrisiko og totalrisiko i 2010 for udvalgte transportmidler (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)				
Trafikantart	Egenrisiko	Totalrisiko	T/E	Usikkerhed
Gang	1,59	1,98	1,25	3 %
Cykel	1,44	1,62	1,12	4 %
Knallert	20,18	22,90	1,13	24 %
Knallert-45	6,98	7,88	1,13	35 %
MC	6,17	6,69	1,08	35 %
Personbilfører	0,14	0,49	3,55	3 %
Varebil	0,40	1,83	4,53	21 %
Lastbil	0,12	1,19	9,87	32 %

I Figur 11 og Tabel 5 er totalrisikoen beregnet for mænd og kvinder fordelt på transportmidlerne gang, cykel og personbilførere. For alle tre transportmidler er totalrisikoen større for mænd end for kvinder. Gang er det transportmiddel, hvor der er den største forskel mellem mænd og kvinder. Her har mænd en totalrisiko på 2,67, mens kvinder har en totalrisiko på 1,45, hvilket bety-

der at mænds totalrisiko er ca. 84 % højere end kvinders. For cykel er forskellen mellem mænd og kvinder mindre. Her har mænd en totalrisiko på 1,83, mens kvinder har en totalrisiko på 1,41. Det viser, at mænds totalrisiko her er ca. 30 % højere end kvinders. Som det fremgår, er kvinders totalrisiko for gang og cykel tæt på at være ens, mens der er markant forskel for mændene, idet totalrisikoen for gang ligger 46 % over totalrisikoen for cykel. Personbilsfører er det transportmiddel hvor der er den mindste forskel i totalrisikoen mellem mænd og kvinder. Med en totalrisiko for mænd på 0,50 og for kvinder på 0,46 er mænds totalrisiko ca. 9 % højere end kvinders.



Figur 11 Totalrisiko i 2010 efter førerens køn og transportmiddel i uheldet(dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

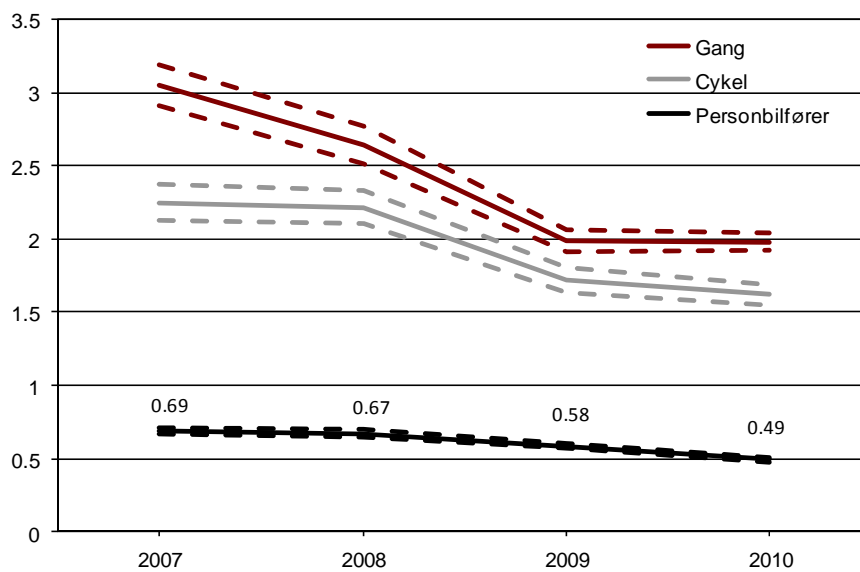
Når der sammenlignes med egenrisikoen ses, at for gang er totalrisiko/egenrisiko-forholdet for mænd ca. 1,3 og for kvinder ca. 1,2. For cykel er dette forhold ca. 1,2 for mænd og ca. 1,1 for kvinder, mens totalrisiko/egenrisiko-forholdet for personbilsfører er henholdsvis ca. 3,8 for mænd og ca. 3,1 for kvinder. Den relative forskel mellem kønnene er altså størst for personbilsfører, hvor mænd har en T/E-værdi, der er ca. 20 % højere end kvinders.

Tabel 5 Egenrisiko og totalrisiko i 2010 for gang, cykel og personbilsfører efter køn (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)											
Trafikantart	Egenrisiko			Totalrisiko			T/E			Usikkerhed	
	Mænd	Kvinder	Diff.	Mænd	Kvinder	Diff.	Mænd	Kvinder	Diff.	Mænd	Kvinder
Gang	2,02	1,26	0,76	2,67	1,45	1,22	1,32	1,15	0,17	5 %	4 %
Cykel	1,59	1,31	0,28	1,83	1,41	0,42	1,15	1,08	0,08	7 %	5 %
Personbilsfører	0,13	0,15	0,01	0,50	0,46	0,04	3,79	3,14	0,64	4 %	4 %

Udviklingen i perioden 2007-2010 med hensyn til totalrisikoen er illustreret i nedenstående Figur 12 for transportmidlerne gang, cykel og personbilsfører. De stiplede linjer viser usikkerheden omkring gennemsnitsværdien. Generelt er totalrisikoen faldet hen over hele perioden for alle tre

transportmidler. Den største reduktion ses for fodgængere, hvis totalrisiko fra 2007 til 2010 er faldet ca. 35 % fra 3,05 til 1,98. Cyklisters totalrisiko er reduceret ca. 28 % fra 2,25 til 1,62. Forskellen mellem gang og cykel er reduceret i perioden frem til 2009, da forskellen i år 2007 var 0,80, mens den var 0,27 i 2009. Dog er forskellen mellem de to transportmidler steget i 2010 til 0,36. Totalrisikoen for personbilmførere er i perioden faldet fra 0,69 til 0,49, hvilket svarer til ca. 29 %.

Udviklingen i totalrisiko er ret sammenfaldende med udviklingen i egenrisiko (Figur 9). Dog ses en tendens til større fald i totalrisiko for gang og personbilmfører. Ulykker for disse trafikanter medfører altså lidt færre skader på andre trafikanter i 2010 end i 2007.



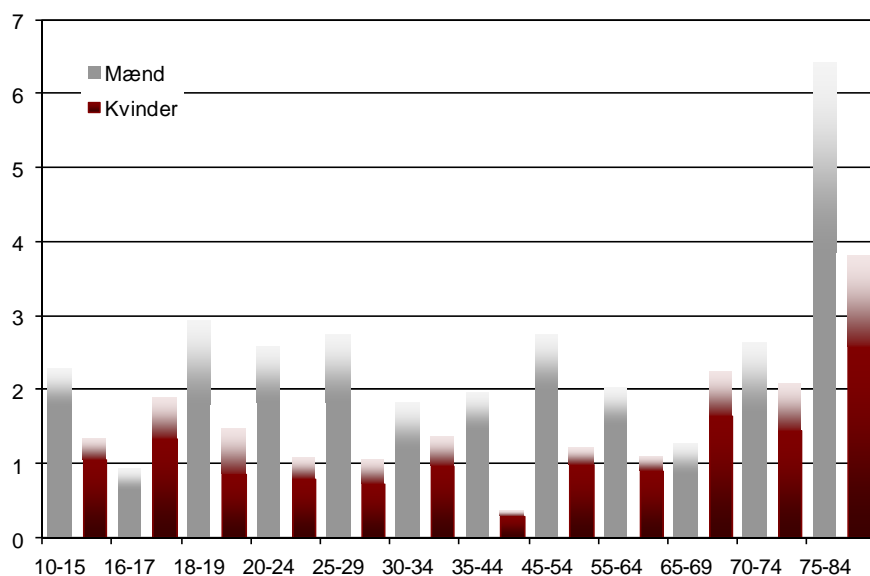
Figur 12 Totalrisiko 2007-2010 for gang, cykel og personbilmfører(dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

5 Risiko for fodgængere

5.1 Egenrisiko

Som Figur 8 viste for gang, er mænds gennemsnitlige egenrisiko 2,02 og kvinders gennemsnitlige egenrisiko 1,26. Nedenstående Figur 13 viser fodgængeres egenrisiko opdelt på køn og aldersgruppe, mens Tabel 6 viser såvel egenrisiko som totalrisiko for fodgængere opdelt på aldersgruppe.

For størstedelen af aldersgrupperne ligger egenrisikoen for mænd mellem 2 og 3, mens den for kvinder ligger mellem 1 og 2. For både mænd og kvinder er egenrisikoen for aldersgrupperne 70-74 år og 75-84 år større end hver af de to køns gennemsnit. For kvinder ses ligeledes en tydelig forhøjet egenrisiko for aldersgruppen 65-69 år, dog mindre end for den ældste aldersgruppe. Modsat ligger aldersgruppen 35-44 år for kvinder væsentlig lavere end gennemsnittet med en egenrisiko på 0,33, der er ca. 5 gange lavere end egenrisikoen for mænd i samme aldersgruppe. Dette resultat er behæftet med en vis usikkerhed, men forholdet mellem mænd og kvinder er ret stabilt igennem perioden 2007-10.



Figur 13 Egenrisiko for fodgængere i 2010 efter køn og alder (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

Når der alene ses på alder, har de 75-84 årige en egenrisiko på 3,86, der er ca. 97 % højere end gruppen af de 70-74 årige med den næsthøjeste egenrisiko på 1,96. De 35-44 årige er aldersgruppen med den mindste egenrisiko på 0,94. Egenrisikoen er generelt faldende i aldersintervallet 18-44 år, og generelt stigende i aldersintervallet 55-84 år.

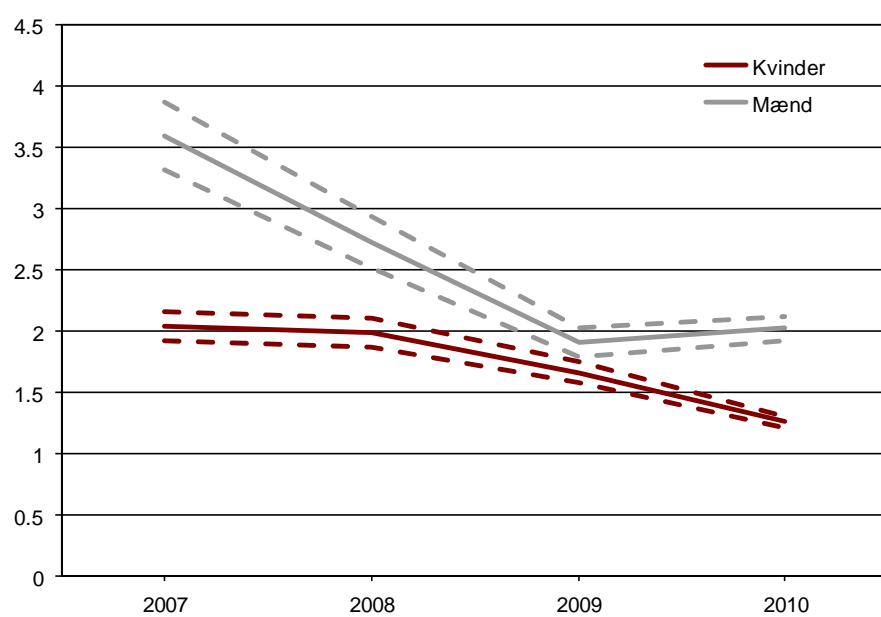
Ses der på forholdet mellem totalrisiko og egenrisiko (T/E), er der en ret klar tendens til at det er fodgængere i aldersgruppen 20-34 år, der hyppigst er involveret i uheld hvor også andre trafikanter kommer til skade.

Tabel 6 Egenrisiko og totalrisiko i 2010 for fodgængere efter aldersgruppe (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)				
Aldersgruppe	Egenrisiko	Totalrisiko	T/E	Usikkerhed
10-15	1,59	1,73	1,09	8 %
16-17	1,19	1,19	1,00	12 %
18-19	1,79	2,28	1,27	18 %
20-24	1,54	2,12	1,38	11 %
25-29	1,53	2,29	1,50	13 %
30-34	1,37	2,49	1,82	14 %
35-44	0,94	1,12	1,20	9 %
45-54	1,63	2,11	1,29	9 %
55-64	1,33	1,70	1,28	8 %
65-69	1,61	1,61	1,00	12 %
70-74	1,96	2,19	1,12	13 %
75-84	3,86	3,96	1,03	15 %
10-84	1,59	1,98	1,25	3 %

Den nedenstående Figur 14 viser udviklingen i egenrisikoen for fodgængere i perioden 2007-2010. Udviklingen er opdelt på mænd og kvinder. De stiplede linjer illustrerer usikkerheden omkring egenrisikoens gennemsnitsværdi. Egenrisikoen for begge køn er betydeligt mindre i 2010 sammenlignet med 2007. For kvinders vedkommende er egenrisikoen reduceret ca. 38 % fra 2,04 til 1,26. Egenrisikoen for mænd er faldet med ca. 44 % fra 3,59 til 2,02. Forskellen mellem mænd og kvinder er således reduceret fra 1,55 i 2007 til 0,76 i 2010. Som det ses, er forskellen mellem mænds og kvinders egenrisiko formindsket hvert år frem til 2009, hvor forskellen var 0,23. Det er endnu for tidligt at sige, om udviklingen fra 2009 til 2010 er et tilfældigt udsving.

Antallet af dræbte og alvorligt tilskadede fodgængere er i perioden 2007-2010 faldet fra 362 til 265, hvilket svarer til en reduktion på ca. 27 %. Denne udvikling er forskellig for mænd og kvinder, da antallet for mænd er faldet ca. 26 % fra 199 til 147, mens antallet for kvinder er faldet ca. 28 % fra 163 til 118. Antallet af dræbte og alvorligt tilskadede mænd faldt hvert år i perioden 2007-2009 henholdsvis ca. 22 % og ca. 9 %, mens antallet steg ca. 4 % fra 2009 til 2010. For dræbte og alvorligt tilskadede kvindelige fodgængere faldt antallet ca. 4 % fra 2007 til 2008, derefter voksede det ca. 3 % i det efterfølgende år, hvorefter det i perioden 2009-2010 gik tilbage med ca. 27 %.

Udviklingen i transportarbejdet for fodgængere i perioden 2007-2010 viser en væsentlig fremgang på ca. 23 %. Opdelt på køn svarer det til, at mænds transportarbejde er steget ca. 31 %, mens kvinders transportarbejde er steget ca. 17 %. Den store vækst i transportarbejde kan tilskrives perioden 2008-2009, hvor det alene voksede 26 %. Som tidligere nævnt, kan en del af væksten for fodgængeres transportarbejde forklares med metodeændringer i TU.



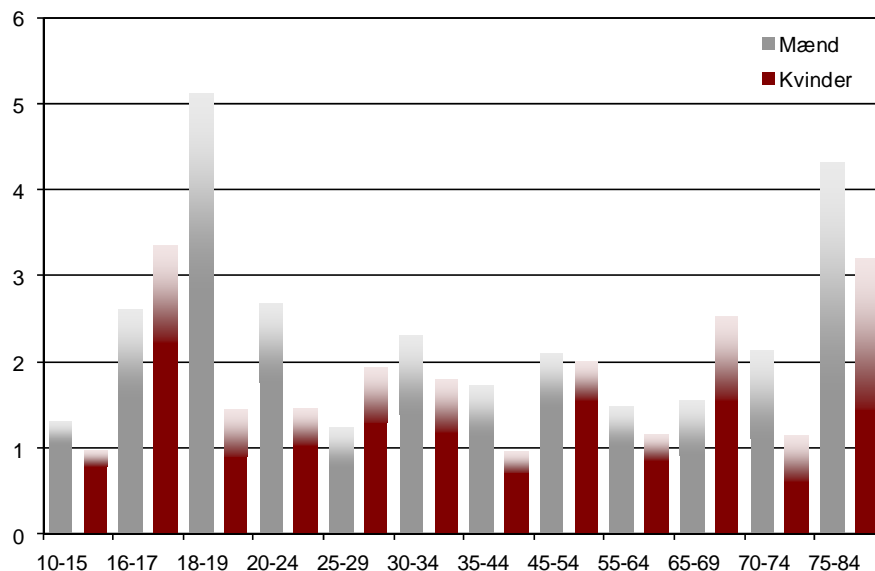
Figur 14 Egenrisiko 2007-2010 for fodgængere efter køn (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

6 Risiko for cyklister

6.1 Egenrisiko

Som Figur 8 viste for cyklister, er mænds gennemsnitlige egenrisiko 1,59 og kvinders gennemsnitlige egenrisiko 1,31. Figur 15 viser cyklisters egenrisiko opdelt på køn og aldersgruppe. Tabel 7 viser egenrisiko og totalrisiko efter alder.

For mænd er egenrisikoen især forøget i forhold til gennemsnitsværdien for de 16-24 årige samt den ældste gruppe 75-84 år. For kvinder er det især aldersgrupperne 16-17 år og 75-84 år, der har forhøjet egenrisiko i forhold til gennemsnittet. Den største forskel i egenrisikoen mellem mænd og kvinder er for aldersgruppen 18-19 år, hvor mænds egenrisiko er 3-4 gange større end kvinders. Derimod er mænds og kvinders egenrisiko tilnærmelsesvis ens for aldersgruppen 45-54 år. Den forøgede risiko for de unge skyldes nok især deres større villighed til at køre risikofyldt, mens de ældres øgede risiko overvejende skyldes større skrøbelighed.



Figur 15 Egenrisiko for cyklister i 2010 efter køn og alder (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

Når der udelukkende ses på alder, har aldersgrupperne 16-17 år, 18-19 år, og 75-84 år de største egenrisici. De mellemliggende aldersgrupper har en egenrisiko mellem 1 og 2, der varierer på en måde, så der ikke kan ses en tydelig sammenhæng mellem egenrisiko og alder. Helt overordnet kan man sige, at unge 16-19 årige samt ældre over 75 år har forhøjet egenrisiko.

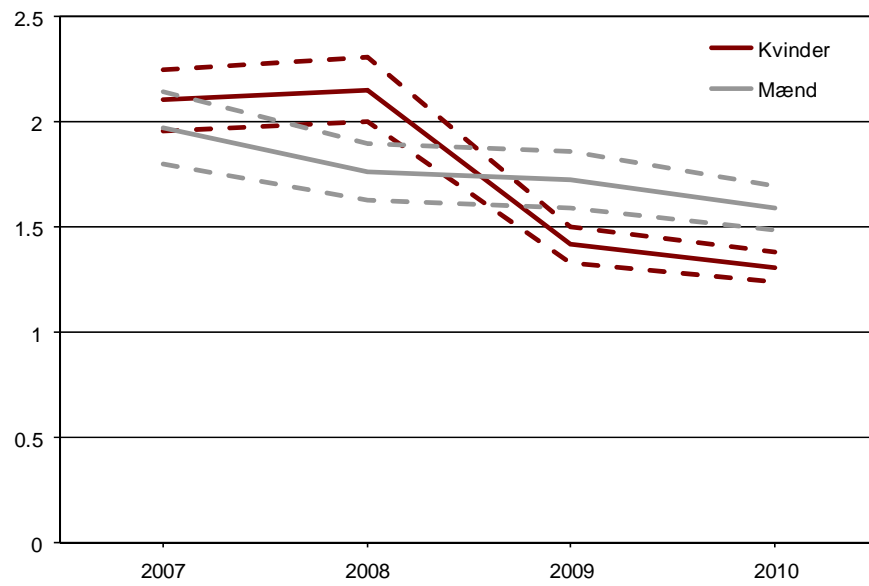
Tabel 7 Egenrisiko og totalrisiko i 2010 for cyklister efter aldersgruppe (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)				
Aldersgruppe	Egenrisiko	Totalrisiko	T/E	Usikkerhed
10-15	1,04	1,10	1,05	8 %
16-17	2,40	2,60	1,08	17 %
18-19	2,42	2,82	1,17	18 %
20-24	1,62	1,93	1,19	13 %
25-29	1,28	1,49	1,17	16 %
30-34	1,65	1,81	1,09	16 %
35-44	1,11	1,33	1,19	12 %
45-54	1,78	2,00	1,12	11 %
55-64	1,20	1,19	1,06	12 %
65-69	1,61	1,61	1,00	18 %
70-74	1,27	1,70	1,33	22 %
75-84	2,76	2,76	1,00	30 %
10-84	1,44	1,62	1,12	4 %

I den nedenstående Figur 16 ses udviklingen i egenrisikoen for cyklister opdelt på køn i perioden 2007-2010. Egenrisikoen er generelt reduceret for begge køn fra 2007 til 2010. I 2007 havde mænd en egenrisiko på 1,97, der i år 2010 var reduceret til 1,59, hvilket svarer til et fald på ca. 19 %. I samme periode havde kvinder en reduktion af deres egenrisiko på ca. 38 %, da egenrisikoen faldt fra 2,11 til 1,31.

Mens faldet i egenrisikoen har været relativt jævnt hen over perioden for mænd, er det for kvinder især mellem 2008 og 2009, at der ses en markant reduktion på 34 %. Det skyldes en kombination af stigende transportarbejde, muligvis en konsekvens af finanskrisen, og et meget betydeligt fald i antallet af alvorligt tilskadekomne og dræbte kvindelige cyklister. I begyndelsen af perioden var kvinders egenrisiko større end mænds, men reduktionen af kvinders egenrisiko fra 2008 til 2009 har ført til, at kvinders egenrisiko fra 2009 er lavere end mænds. Forskellen i egenrisikoen mellem mænd og kvinder var i 2010 0,28 dræbte og alvorligt tilskadekomne pr. 10 mio. km.

Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne cyklister er i perioden 2007-2010 faldet fra 589 til 410, hvilket svarer til en reduktion på ca. 30 %. Som nævnt ovenfor er denne udvikling forskellig for mænd og kvinder, idet antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne mænd er faldet ca. 24 % fra 296 til 226, mens det tilsvarende tal for kvinder er faldet ca. 37 % fra 293 til 184. Den årlige udvikling i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne fra 2008 til 2010 er væsentlig forskellig for mænd og kvinder. I denne periode faldt tallet for mænd henholdsvis 3 % og 19 %, mens tallet for kvinder således faldt 28 % fra 2008 til 2009 og 16 % fra 2009 til 2010.

Transportarbejdet for cyklister falder i perioden 2007-2010 med ca. 2 %, Opdeles på mænd og kvinder ses, at kvinders del er øget ca. 1 %, mens mænds del er reduceret med ca. 5 %. Udviklingen har hverken været jævn hen over perioden eller været identisk for mænd og kvinder. Især for perioden 2008-2009 er der forskel i udviklingen mellem mænd og kvinder.



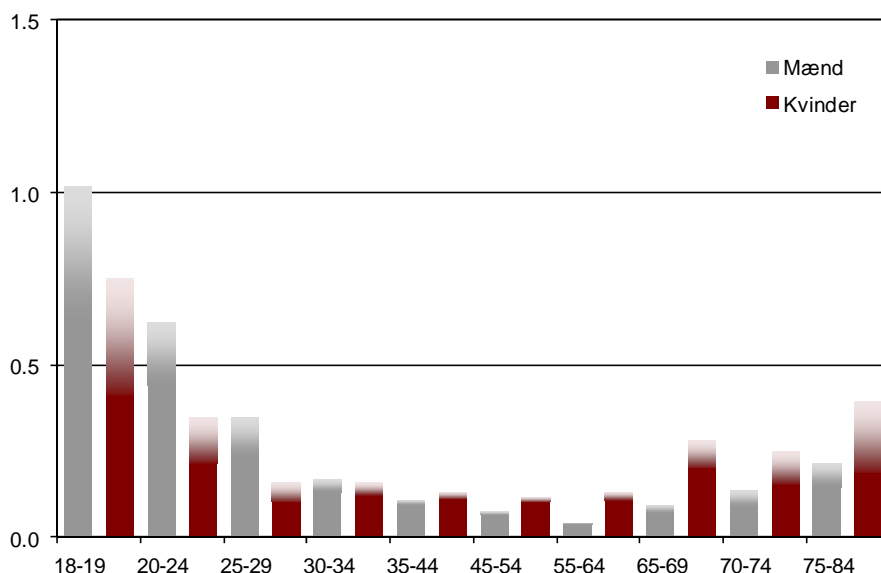
Figur 16 Egenrisiko 2007-2010 for cyklister efter køn (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

7 Risiko i personbil

7.1 Egenrisiko for personbilmførere

Som Figur 8 viste for personbilmførere, er mænds gennemsnitlige egenrisiko 0,13 og kvinders gennemsnitlige egenrisiko 0,15. Figur 17 viser personbilmføreres egenrisiko opdelt på køn og aldersgruppe. Tabel 8 viser både egenrisiko og totalrisiko for personbilmførere efter alder.

Mænd har især forøget egenrisiko for de 18-29 årige, hvor kvinder har forøget egenrisiko for aldersgrupperne 18-19 år, 20-24 år og 75-84 år. Forskellen mellem kønnene ses bl.a. ved at mænd har en større egenrisiko end kvinder for de 18-29 årige, mens kvinder har en større egenrisiko end mænd for de 35-84 årige. For aldersgruppen 30-34 år er mænds og kvinders egenrisiko tilnærmelsesvis ens. Den øgede egenrisiko for de unge mandlige førere kan for en stor dels vedkommende henføres til deres mere aggressive kørestil, mens de ældre kvindelige føreres øgede egenrisiko overvejende skyldes deres øgede fysiske skrøbelighed.



Figur 17 Egenrisiko for personbilmførere i 2010 efter køn og alder (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

Når der udelukkende ses på alder, er egenrisikoen aftagende i intervallet 18-64 år og stigende for 65-84 årige. Aldersgruppen 18-19 år har den klart højeste egenrisiko på 0,77, hvilket er 12-13 gange højere end aldersgruppen 55-64 år, der har den laveste egenrisiko på 0,06.

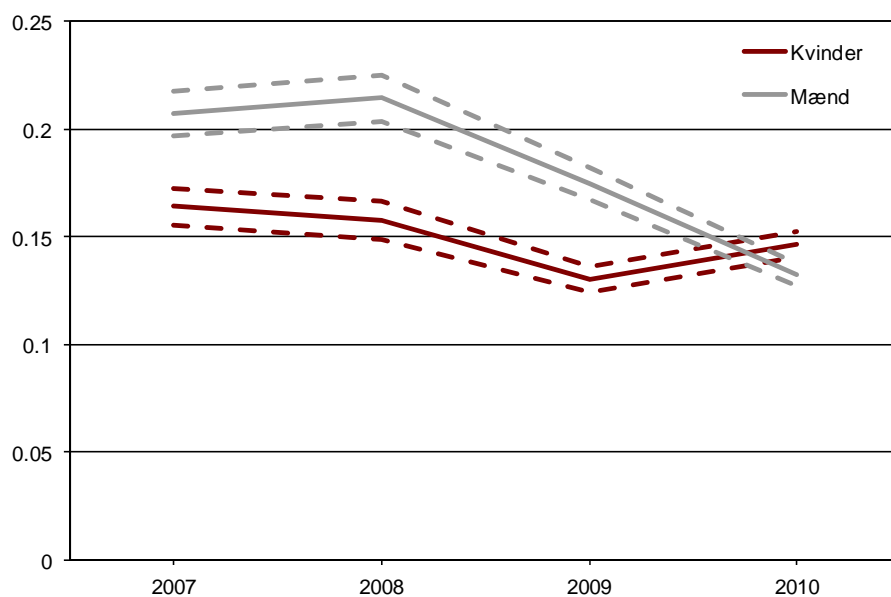
Når man betragter T/E-forholdet, ses det at det generelt er lavest i aldersgruppen 18-34 år. Det peger i retning af, at de unge bilmførere har relativt mange solouheld, mens især de midaldrende oftere er involveret i uheld med andre tilskadekomne.

Tabel 8 Egenrisiko og totalrisiko i 2010 for bilførere efter aldersgruppe (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)				
Aldersgruppe	Egenrisiko	Totalrisiko	T/E	Usikkerhed
18-19	0,77	2,17	2,83	19 %
20-24	0,43	1,40	3,21	14 %
25-29	0,23	0,65	2,79	14 %
30-34	0,15	0,46	3,03	9 %
35-44	0,11	0,39	3,65	5 %
45-54	0,08	0,35	4,22	6 %
55-64	0,06	0,31	4,88	7 %
65-69	0,12	0,53	4,30	12 %
70-74	0,14	0,44	3,15	17 %
75-84	0,21	0,86	4,04	17 %
10-84	0,14	0,49	3,55	3 %
18-19	0,77	2,17	2,83	19 %
20-24	0,43	1,40	3,21	14 %

Nedenstående Figur 18 viser udviklingen for personbilmføreres egenrisiko i perioden 2007-2010 opdelt på mænd og kvinder. I år 2010 havde både mænd og kvinder en lavere egenrisiko sammenlignet med år 2007. Kvinders egenrisiko blev i perioden reduceret fra 0,16 til 0,15, der svarer til et fald på ca. 11 %. I perioden 2007-2009 faldt kvinders egenrisiko hvert år med henholdsvis 4 % og 17 %, hvorefter den i perioden 2009-2010 gik 12 % frem. Egenrisikoen for mænd faldt i perioden 2007-2010 med ca. 36 % fra 0,21 til 0,13. Mændenes egenrisiko steg i perioden 2007-2008 ca. 3 %, mens den i perioden 2008-2010 faldt hvert år med henholdsvis 18 % og 24 %. Med denne udvikling for mænds og kvinders egenrisiko blev deres indbyrdes forskel reduceret fra 0,06 i år 2008 til 0,01 i år 2010. Der blev yderligere byttet om på deres størrelsesforhold, så mænd i år 2010 havde en mindre egenrisiko end kvinder.

I perioden 2007-2010 er antallet af dræbte og alvorligt skadede personbilmførere reduceret med ca. 30 %. For kvinder er antallet reduceret fra 279 i år 2007 til 230 i år 2010, hvilket svarer til en reduktion på ca. 18 %. Antallet af dræbte og alvorligt skadede mænd i perioden 2007-2010 er faldet ca. 36 % fra 623 til 398. Forskellen i udviklingen for mænd og kvinder ses i perioden 2008-2010, hvor antallet for mænd faldt henholdsvis 15 % og 22 %, mens antallet for kvinder først faldt 20 % og dernæst blev forøget med 8 %.

Transportarbejdet for personbilmførere er i perioden 2007-2010 reduceret med ca. 3 %, der primært kan forklares ved at kvinders andel er faldet væsentligt. Kvinders transportarbejde er således reduceret med ca. 8 %, mens mænds transportarbejde er steget ca. 0,1 %. En nærliggende forklaring er at husstande med flere biler er tilbøjelige til at omlægge transportadfærden, så man kan nøjes med en bil. Og her vil det typisk være manden, der fortsætter med at være største bruger af bilen, mens kvinden hyppigere er passager. Denne årsagssammenhæng er dog ikke undersøgt grundigt.

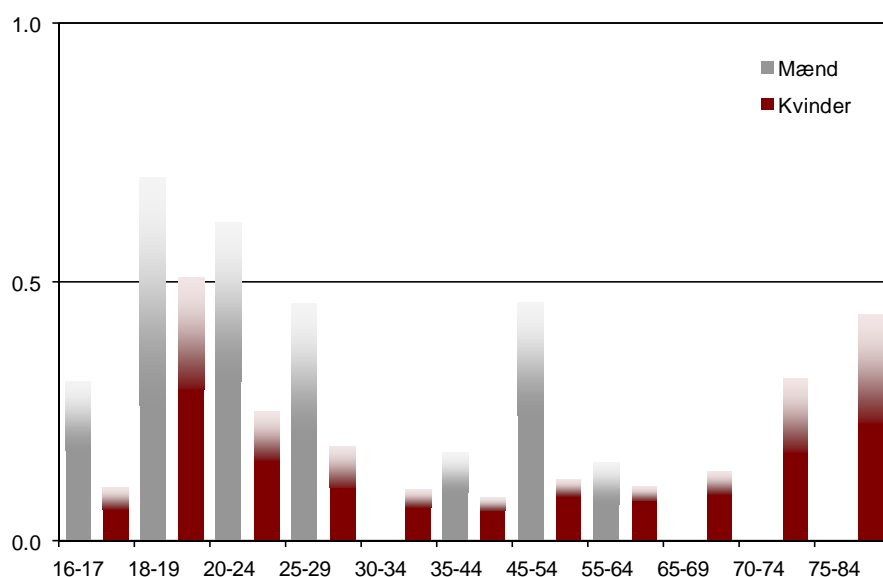


Figur 18 Egenrisiko 2007-2010 for personbilførere efter køn (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

7.2 Egenrisiko for personbilpassagerer

Figur 19 viser egenrisikoen for personbilpassagerer opdelt på køn og aldersgruppe, mens Tabel 9 viser egenrisiko efter alder. Den gennemsnitlige egenrisiko for mænd er 0,24 og for kvinder 0,13.

For kvinder er der forhøjet egenrisiko for aldersgrupperne 18-19 år, 20-24 år, 70-74 år og 75-84 år. Aldersgruppen 18-19 år har den største egenrisiko, der er 3-4 gange højere end gennemsnittet for kvinder. Med en egenrisiko på 0,07 har aldersgruppen 35-44 år den laveste egenrisiko, der ligger ca. 46 % under gennemsnittet for kvinder. For mænd i alderen 30-34 år samt 65-84 år er usikkerhederne på egenrisikomålene større end 50 % og derfor ikke medtaget i Figur 19. Mænd har forhøjet egenrisiko for aldersgrupperne 18-19 år og 20-24 år. For de 18-19 årige er egenrisikoen ca. dobbelt så stor som gennemsnittet for mænd.



Figur 19 Egenrisiko for personbilpassagerer i 2010 efter køn og alder (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

Når der udelukkende ses på alder, er egenrisikoen aftagende i intervallet 18-44 år og stigende i intervallet 55-84 år. De laveste egenrisici ses for aldersgrupperne 35-44 år og 55-64 år, mens den største egenrisiko findes for aldersgruppen 18-19 år. Egenrisikoen for de 18-19 årige er ca. 5 gange højere end egenrisikoen for de 35-44 årige og 55-64 årige.

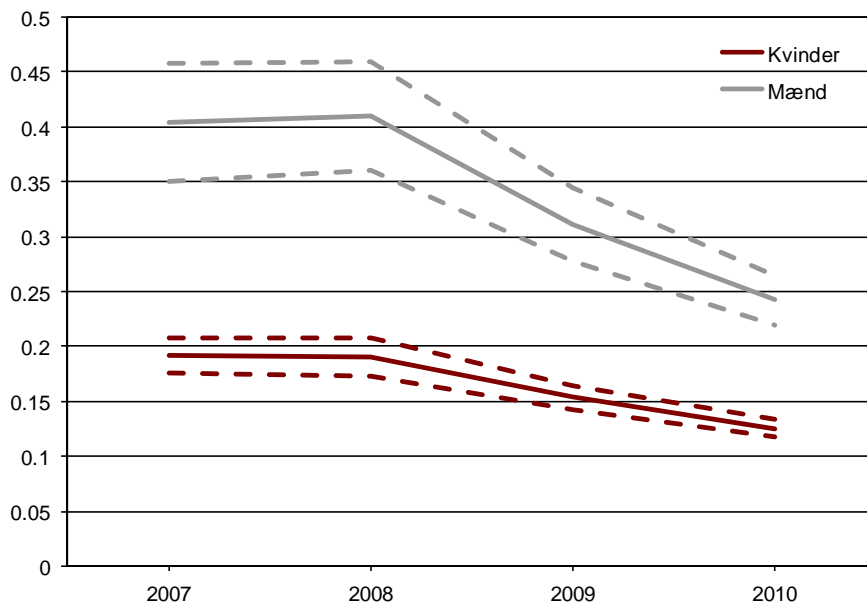
Altersgruppe	Egenrisiko	Usikkerhed
10-15	0,10	11 %
16-17	0,15	20 %
18-19	0,46	23 %
20-24	0,32	20 %
25-29	0,21	23 %
30-34	0,17	22 %
35-44	0,09	15 %
45-54	0,15	14 %
55-64	0,09	14 %
65-69	0,12	19 %
70-74	0,23	28 %
75-84	0,37	29 %
10-84	0,16	5 %

I Figur 20 ses udviklingen i personbilpassagerers egenrisiko i perioden 2007-2010 opdelt på mænd og kvinder. Fra 2007 til 2010 er mænds egenrisiko faldet 40 % fra 0,40 til 0,24, mens kvinders egenrisiko er reduceret fra 0,19 til 0,13, et fald på ca. 35 %. I perioden 2007-2008 var egenrisikoen for både mænd og kvinder tilnærmelsesvis konstant, hvorefter den for begge køn

faldt resten af perioden. Kvinders egenrisiko blev reduceret med henholdsvis 19 % og 18 % i perioden 2008-2010, mens mænds egenrisiko først faldt 24 % og dernæst med 22 %.

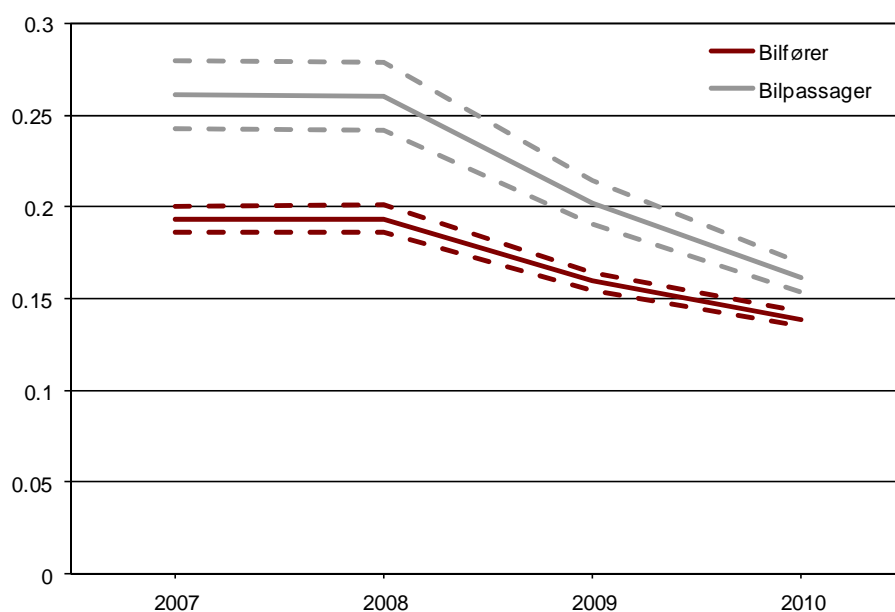
Antallet af dræbte og alvorligt skadede personbilpassagerer er i perioden 2007-2010 reduceret med ca. 33 % fra 399 til 266. For mænd er der tale om en tilbagegang på ca. 38 % fra 201 til 125, mens tallet for kvinder er reduceret fra 198 til 141, der svarer til en reduktion på ca. 29 %. Den største nedgang i antallet af dræbte og alvorligt skadede personbilpassagerer er sket i perioden 2009-2010, hvor tallet for mænd faldt 24 % og tallet for kvinder faldt 20 %.

I perioden 2007-2010 er transportarbejdet for personbilpassagerer steget ca. 8 %. Mænds transportarbejde er steget ca. 4 %, mens kvinders transportarbejde er steget ca. 9 %. Denne udvikling er dog usikker (og overvurderet), som beskrevet på s. 13, hvilket dog ikke ændrer ved konklusionen om at både mænds og kvinders egenrisiko er faldet betydeligt i perioden.



Figur 20 Egenrisiko 2007-2010 for personbilpassagerer efter køn (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

Nedenstående Figur 21 viser udviklingen i egenrisikoen for personbilførere og personbilpassagerer i perioden 2007-2010. For personbilførere er egenrisikoen faldet 28 % fra 0,19 i år 2007 til 0,14 i år 2010. For personbilpassagerer er egenrisikoen faldet 38 % fra 0,26 til 0,16.



Figur 21 Egenrisiko 2007-2010 for personbilmførere og personbilpassagerer(dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

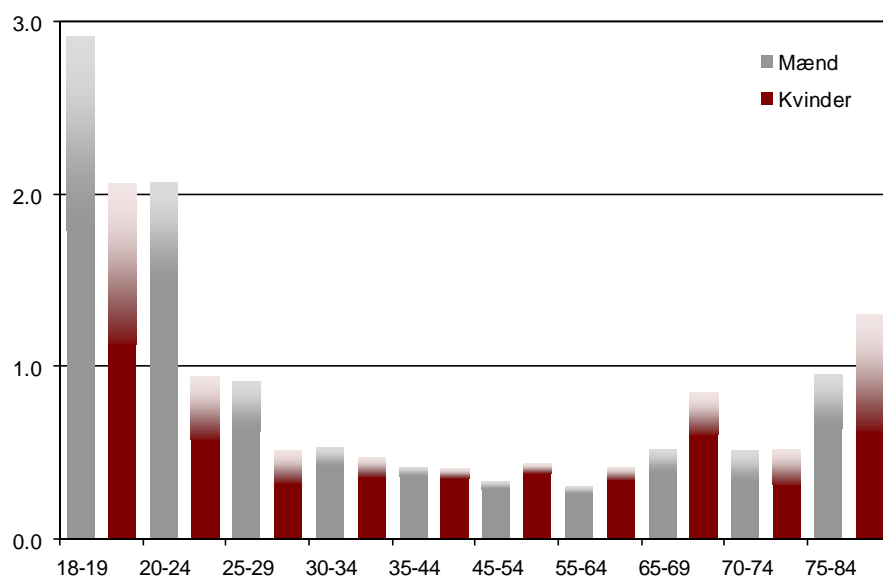
7.3 Totalrisiko for personbilmførere

Som figur 11 viste for personbilmførere, er mænds gennemsnitlige totalrisiko 0,50 og kvinders gennemsnitlige totalrisiko 0,46. Figur 22 viser personbilmføreres totalrisiko opdelt på køn og aldersgruppe.

Som for egenrisikoen (Figur 17), har mænd forøget totalrisiko for de 18-29 årige og 75-84 årige, mens kvinder har forhøjet totalrisiko for aldersgrupperne 18-19 år, 20-24 år, 65-69 år og 75-84 år. For både mænd og kvinder har de 18-19 årige den højeste totalrisiko på henholdsvis 2,35 for mænd og 1,60 for kvinder, der er 3-5 gange højere end gennemsnittene for mænd og kvinder. Mænd har en højere totalrisiko end kvinder for de 18-44 årige, mens kvinder overvejende har en højere totalrisiko for de 45-84 årige.

Forholdet mellem totalrisikoen og egenrisikoen ligger for kvinder i intervallet 2,1-3,7, mens det for mænd ligger i intervallet 2,9-7,0. For kvinder er det dem i aldersgruppen 70-74 år, der har den mindste relative forskel mellem egenrisikoen og totalrisikoen, hvorimod den største relative forskel ses for aldersgruppen 45-54 år. For mænd er det de 55-64 årige, der har det største totalrisiko/egenrisiko-forhold, mens de 25-29 årige har den mindste relative forskel mellem egenrisiko og totalrisiko.

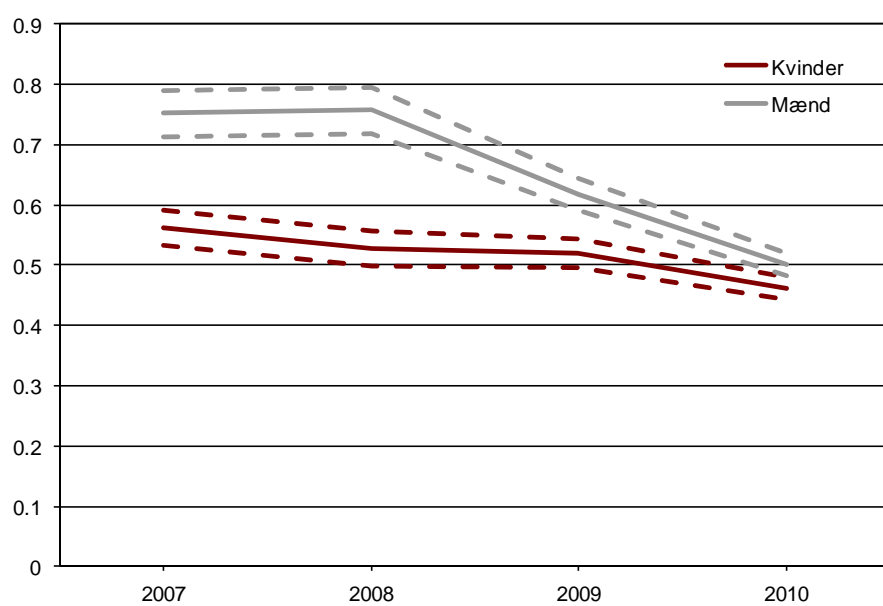
Ses alene på alder (Tabel 8 ovenfor) er totalrisikoen generelt aftagende med alder for befolkningen mellem 18-64 år og stigende med alderen i intervallet 65-84 år. Forholdet mellem totalrisikoen og egenrisikoen er generelt stigende med alderen med få undtagelser. Aldersgruppen 18-19 år har det laveste totalrisiko/egenrisiko-forhold på 2,8, mens gruppen 55-64 år har det største på 4,9.



Figur 22 Totalrisiko for personbilmførere i 2010 efter alder og køn (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

I Figur 23 ses udviklingen i personbilmføreres totalrisiko i perioden 2007-2010 opdelt på mænd og kvinder. Fra 2007 til 2010 er mænds totalrisiko faldet 33 % fra 0,75 til 0,50, mens kvinders totalrisiko er reduceret fra 0,56 til 0,46, et fald på ca. 18 %.

I perioden 2007-2008 var totalrisikoen for mænd tilnærmelsesvis konstant, mens der skete en reduktion for kvinder på ca. 6 %. I perioden 2008-2010 blev mænds og kvinders totalrisiko reduceret hvert år. Mænds totalrisiko faldt henholdsvis 18 % og 19 %, mens kvinders totalrisiko faldt 2 % og derefter 11 %. Forskellen mellem mænds og kvinders totalrisiko er reduceret fra 2007 til 2010 fra 0,19 til 0,04. I modsætning til egenrisikoen er mænds totalrisiko højere end kvinders i hele perioden, men der ses samme tendens til at forskellen formindskes.



Figur 23 Totalrisiko 2007-2010 for personbilmførere efter køn(dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

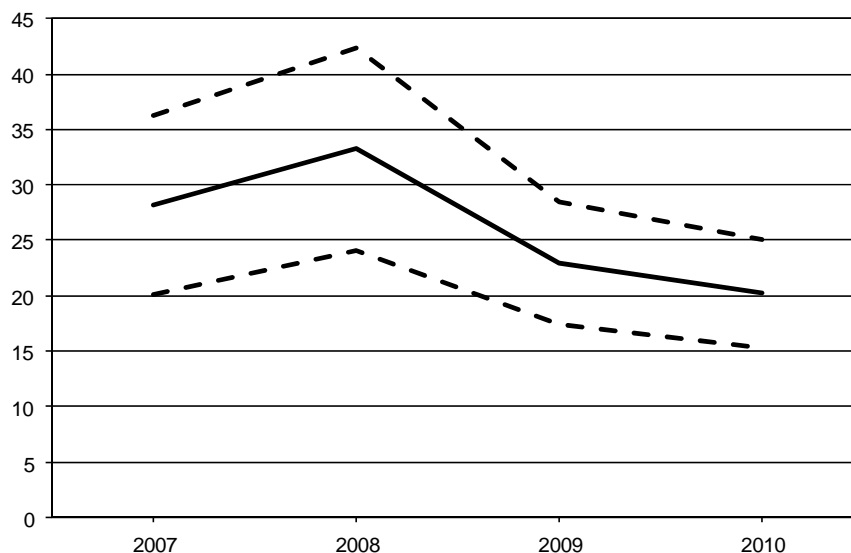
8 Risiko med MC, knallert og knallert-45

Dette afsnit viser udviklingen i egenrisikoen for de tre transportmidler knallert, knallert-45 og motorcykel i perioden 2007-2010. For hvert transportmiddel dækker den beregnede egenrisiko over førere og passagerer samlet. I forhold til de forrige afsnit om gang, cykel og personbil er der for de 2-hjulede motorkøretøjer generelt set en større usikkerhed forbundet med beregningen af egenrisikoen. Det skyldes, at ingen af de tre transportmidler forekommer ligeså hyppigt som gang, cykel og personbil i TU. Stikprøven for knallert, knallert-45 og motorcykel er altså mindre end den eksempelvis er for cykel, hvilket medfører, at usikkerheden tilsvarende er højere. Det betyder konkret, at udsving i gennemsnitsværdien hen over en periode ikke nødvendigvis betyder andet end usikkerhed på beregningen. I de nedenstående figurer illustreres usikkerheden på beregningerne som hidtil med stiplede linjer omkring gennemsnitsværdien.

I Figur 24 vises udviklingen i egenrisikoen for knallert i perioden 2007-2010. Gennemsnitsværdien har generelt været faldende i perioden, som det ligeledes var tilfældet for transportmidlerne gang, cykel og personbil. Fra år 2007 til år 2010 faldt egenrisikoen fra 28,22 til 20,18, hvilket svarer til en reduktion på ca. 29 %.

Antallet af dræbte og alvorligt skadede knallertførere og passagerer er reduceret fra 578 i år 2007 til 297 i år 2010, der betyder et fald på ca. 49 %. For mænd er der tale om en tilbagegang på ca. 51 % fra 483 til 237, mens det tilsvarende tal for kvinder er faldet fra 95 til 60, en procentvis reduktion på ca. 37 %.

Transportarbejdet for knallert er i perioden 2007-2010 faldet ca. 28 %. Dette tal er som nævnt behæftet med betydelig usikkerhed.



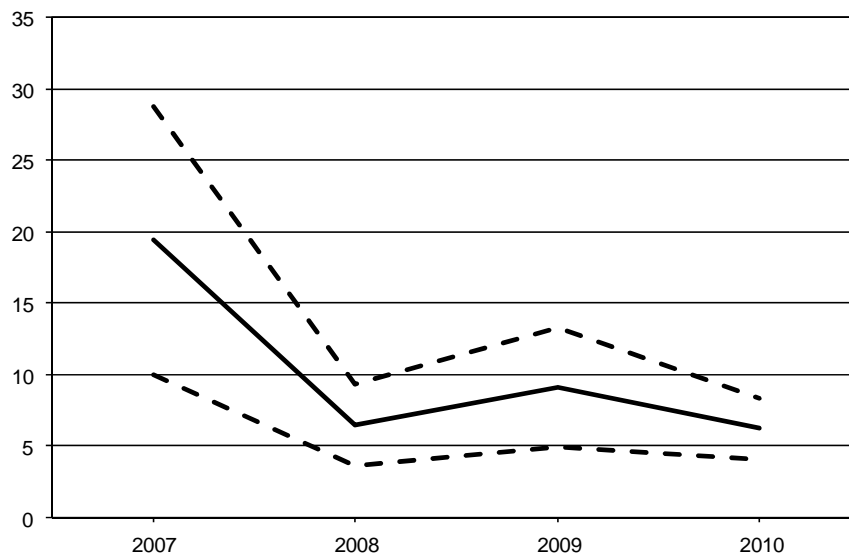
Figur 24 Egenrisiko 2007-2010 for knallert (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

I Figur 25 ses udviklingen i egenrisikoen for motorcykel i perioden 2007-2010. Fra 2007 til 2008 faldt egenrisikoen fra 19,39 til 6,47, hvilket svarer til en reduktion på ca. 67 %. Mellem 2008 og

2009 blev egenrisikoen forøget til 9,11, hvorefter den igen faldt i år 2010 til 6,17. Sammenlignes år 2007 med år 2010 er egenrisikoen faldet ca. 68 %.

Antallet af dræbte og alvorligt skadede motorcyklister er i perioden 2007-2010 reduceret fra 292 til 177, hvilket betyder et fald på ca. 39 %. Alene for mænd er der i samme periode tale om et fald på ca. 43 % fra 271 til 155 dræbte og alvorligt skadede, mens de tilsvarende tal for kvinder er gået fra 21 til 22.

Transportarbejdet for motorcykel er i perioden 2007-2010 steget ca. 90 %. Som for knallert er tallet behæftet med stor usikkerhed.

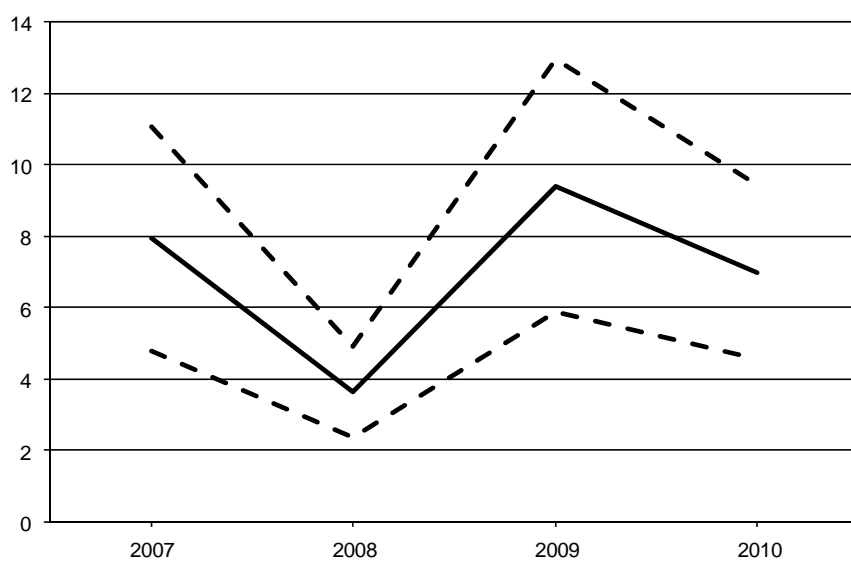


Figur 25 Egenrisiko 2007-2010 for motorcykel (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

I Figur 26 vises udviklingen i egenrisikoen for knallert-45 i perioden 2007-2010. Fra år 2007 til år 2008 faldt egenrisikoen fra 7,92 til 3,64, hvilket svarer til en reduktion på ca. 54 %. Mellem 2008 og 2009 blev egenrisikoen forøget til 9,41, hvorefter den igen faldt i år 2010 til 6,98. Sammenlignes år 2007 med år 2010 er egenrisikoen faldet ca. 12 %.

Antallet af dræbte og alvorligt skadede førere og passagerer på knallert-45 er i perioden 2007-2010 reduceret fra 92 til 39, svarende til et fald på ca. 58 %. For mænd drejer det sig om et fald på ca. 59 % fra 83 til 34 dræbte og alvorligt skadede, mens tilsvarende tal for kvinder er gået fra 9 til 5.

Transportarbejdet for knallert-45 er i perioden 2007-2010 reduceret ca. 52 %. Igen er der tale om et tal behæftet med stor usikkerhed.



Figur 26 Egenrisiko 2007-2010 for knallert-45 (dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km)

9 Referencer

Bernhoft, I.M., Klit, L., Pedersen C.B. & Troland, N. (1998) *Risiko i trafikken – for udvalgte transportmidler i 1996*. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning Arbejdsrapport 2/1998.

Bernhoft, I.M. (2001) *Risiko i trafikken 1997-1999*. Danmarks TransportForskning, Notat 9.

Brems, C. & Munch, K. (2008) *Risiko i trafikken 2000-2007*. DTU Transport, Rapport 2 2008.

OECD (2006) *Young Drivers. The road to safety*. Transport Research Centre, OECD.

Siren, A (2011) *Trafikulykker med ældre bilister – litteraturundersøgelse*. DTU Transport, Notat 2011:2.

Data:

DTU Transport, Transportvaneundersøgelsen, TU 2006-10 version 2.

Vejdirektoratet, Uheldsdata 2007-2010.

10 Bilag - Brug af tallene

10.1 Talmaterialet

Egenrisiko beregnes for alle trafikantarter, det vil sige fodgængere, førere og passagerer. Totalrisiko beregnes kun for førere og fodgængere, det vil sige for de aktive trafikantarter. Totalrisikoen er normalt større end egenrisikoen, idet der i en del personskadeuheld er mere end én person, der bliver dræbt eller alvorligt skadet.

I opgørelsen af transportarbejdet for cyklister, knallertkørere (30 og 45) og motorcyklister skelnes der ikke mellem førere og passagerer, det vil sige, at transportarbejdet fra disse trafikantarter forventes at dække både førere og passagerer. Derfor indgår dræbte eller alvorligt skadede passagerer på cykel, knallert og motorcykel i tallene for skadede førere ved beregning af egenrisikoen. Det betyder, at der i for eksempel motorcyklisters egenrisiko i en given aldersgruppe indgår eventuelle skadede passagerer på motorcykel inden for denne aldersafgrænsning.

Når det gælder beregning af totalrisikoen, relateres alle skader i et uheld til hver trafikantart (førere og fodgængere) i uheldet. Det betyder, at skadede passagerer på cykel, knallert og motorcykel medregnes som skader i henhold til førerens alder og ikke i henhold til passagerens alder, som det er tilfældet ved opgørelse af skader til brug for beregning af egenrisiko. I dette tilfælde indgår eksempelvis motorcykelpassagerer og andre skadede i motorcyklisters totalrisiko i en given aldersgruppe uanset de skadedes alder.

Hvis nogle af de skadede passagerer hidrører fra uheld med førere i andre aldersgrupper, kan det – i særlige tilfælde hvor skadestallene er små – forekomme, at antallet af tilskadekomne til brug for beregning af totalrisiko for disse trafikantarter er mindre end antallet af tilskadekomne, der bruges ved beregning af egenrisiko.

Ved beregning af en persons totalrisiko for at blive dræbt eller alvorligt skadet i et uheld med en cyklist, en knallertkører eller en fører af motorcykel benyttes som nævnt det transportarbejde, som også indeholder passagerens transportarbejde. Dette er ikke fuldt korrekt, men for cykel og knallert kan føreres transportarbejde ikke adskilles fra eventuelle passagerers transportarbejde i TU. For motorcykel sondres der mellem fører og passager i TU, men stikprøven for passagerer er så lille, at det er vurderet mest hensigtsmæssigt at betragte fører og passager under ét. Den fejl der begås ved disse forenklinger, anses for at være meget beskeden.

10.2 Brug af resultaterne

For alle opgørelser af transportarbejde og risikomål i bilagene er der beregnet et 95 % konfidensinterval. Konfidensintervallet er ca. 2 gange den relative spredning i forhold til den forventede værdi. Konfidensintervallet eller usikkerheden angiver et interval, som den forventede værdi af transportarbejdet eller risikomålet med 95 % sandsynlighed ligger inden for. En lille usikkerhed betyder, at værdien er godt bestemt mens en stor usikkerhed betyder, at værdien er dårligt bestemt.

Der er i tabellerne i bilagene normalt kun vist transportarbejde og risikomål, hvis usikkerheden på tallene er mindre end $\pm 50\%$. I tabellerne, der viser transportarbejde og risikomål, er der derfor mange tomme felter, og for mange trafikantarters vedkommende er der kun anført ét fælles risikomål for alle aldersgrupper (16-74 år og 10-84 år). I enkelte tilfælde er der dog enten for forståelsens eller for helhedens skyld vist tal for transportarbejdet, der er behæftet med en usikkerhed på mere end $\pm 50\%$.

For visse transportmidler, eksempelvis personbil, er transportarbejdet og dermed risikoen ikke defineret for de yngste aldersgrupper. I disse tilfælde er felterne i tabellerne også tomme.

Når man vil vurdere et tal for transportarbejdet, anbefales det, at man bemærker sig usikkerheden på tallet, som er angivet i procent under selve tallet. Usikkerheden afhænger dels af, hvor mange observationer beregningerne er baseret på, dels af hvor ensartede disse observationer er. For eksempel medvirker observationer af forskellig størrelse – for eksempel længde af ture – til, at usikkerheden bliver stor, hvorimod observationer af ensartet størrelse medvirker til, at usikkerheden bliver lille.

Antallet af observationer, der ligger til grund for beregning af det pågældende transportarbejde, findes også i tabellerne i bilagene. Tallene for antal observationer står for antal delture med hvert transportmiddel, der er opgivet i turdagbøgerne for samtlige interviewpersoner i den pågældende gruppe (alder og køn).

Antallet af dræbte og alvorligt skadede personer, der indgår som tæller i beregning af risikoen, betragtes derimod som et tal uden variation, hvorfor skadestallene ikke bidrager til usikkerheden. Skadestål findes også i tabellerne i bilagene. Hvis antallet af skader derimod blev opfattet som en realisation af en stokastisk poissonfordelt variabel, ville usikkerheden på risikomålene stige yderligere med en faktor af størrelsesorden 1-2.

Da risiko er beregnet som skadede set i relation til transportarbejdet, vil det være naturligt altid at kaste et blik både på de skadestål og de transporttal, der ligger til grund for risikoberegningen.

11 Risiko i trafikken 2007

Tabel 1-2007 Egenrisiko for mænd fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt		
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84	
Fodgænger	3,42 19%	6,80 35%	5,77 30%	3,35 26%	3,37 27%	2,91 28%	3,60 22%	3,05 22%	3,70 21%	4,27 32%	2,24 39%	3,00 33%	3,70 8%	3,59 8%	
Cyklist	1,60 15%	1,67 36%	2,09 37%	1,21 36%	1,40 34%	2,13 34%	1,91 20%	2,42 29%	1,85 24%	2,86 35%	3,38 44%	3,24 38%	2,00 10%	1,97 9%	
Knallertkører	66,79 3%										881,87 3%		27,43 32%	28,64 31%	
45-knallertkører	59,85 3%										73,49 3%		8,15 47%	8,78 47%	
Personbilfører	1,49 49%			0,80 25%	0,40 20%	0,21 16%	0,16 10%	0,11 11%	0,06 12%	0,16 20%	0,09 23%	0,35 39%	0,20 5%	0,21 5%	
Personbilpass.	0,10 26%	0,76 41%	1,62 46%				0,38 41%	0,24 40%	0,11 43%				0,58 16%	0,40 13%	
Varebilfører							0,65 46%	0,24 37%	0,27 50%	2,89 3%		0,53 21%			0,53 21%
Lastbilfører											6,14 3%		0,14 39%	0,15 39%	
Buspassager	0,05 26%												0,01 22%		

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 2-2007 Egenrisiko for kvinder fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	2,20 16%	1,43 24%	1,82 30%	1,07 21%	0,87 21%	0,44 21%	1,69 14%	2,10 15%	1,74 15%	1,51 24%	3,73 26%	5,56 23%	1,66 6%	2,04 6%
Cyklist	1,53 14%	1,94 25%	2,16 38%	1,78 20%	1,56 24%	2,11 25%	2,10 17%	2,38 18%	1,97 22%	3,12 27%	4,02 46%			
Personbilfører			0,64 37%	0,46 25%	0,24 18%	0,22 15%	0,13 9%	0,10 11%	0,10 13%	0,24 28%	0,21 28%			
Personbilpass.	0,14 22%	0,57 29%	0,52 38%	0,44 32%	0,31 34%	0,15 30%	0,16 22%	0,07 22%	0,11 18%	0,15 30%	0,43 32%	0,41 40%	0,19 9%	0,19 8%
Varebilfører													0,40 45%	0,39 45%
Taxapassager													0,14 41%	0,12 39%
Buspassager	0,05 37%						0,09 43%						0,04 16%	0,04 14%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 3-2007 Egenrisiko fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	2,74 12%	3,61 20%	3,74 21%	2,08 16%	1,90 16%	1,51 16%	2,44 12%	2,49 12%	2,42 12%	2,72 19%	3,14 23%	4,54 19%	2,46 5%	2,66 5%
Cyklist	1,58 10%	1,83 21%	2,19 26%	1,55 18%	1,50 19%	2,15 22%	2,01 14%	2,45 17%	1,93 16%	3,05 22%	3,71 33%	3,22 31%	2,08 6%	2,04 5%
Knallertkører	78,57 3%										1175,8 3%		27,06 30%	28,22 29%
45-knallertkører	59,85 3%										75,93 3%	73,49 3%	7,47 40%	7,92 40%
MC	3,62 3%		41,81 3%				137,67 3%	33,81 3%					18,89 49%	19,39 49%
Personbilsfører	1,22 29%			0,71 18%	0,35 14%	0,22 11%	0,15 7%	0,11 8%	0,08 9%	0,20 16%	0,12 18%	0,34 32%	0,19 4%	0,19 4%
Personbilpass.	0,12 17%	0,70 25%	0,93 37%	0,94 27%	0,39 29%	0,22 28%	0,24 20%	0,10 20%	0,11 17%	0,18 27%	0,28 31%	0,26 31%	0,29 8%	0,26 7%
Varebilsfører							0,60 42%	0,25 34%	0,30 44%	3,27 3%			0,53 19%	0,53 19%
Varebilpass.													0,53 48%	
Lastbilsfører										7,68 3%			0,15 39%	0,15 39%
Taxapassager													0,06 29%	0,04 29%
Buspassager	0,02 19%	0,02 39%						0,13 44%	0,05 41%				0,02 15%	0,02 13%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotalleene

Tabel 4-2007 Totalrisiko fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt		
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84	
Fodgænger	3,54 12%	4,67 20%	4,57 21%	2,17 16%	2,51 16%	1,64 16%	2,90 12%	2,66 12%	2,73 12%	3,03 19%	3,46 23%	4,63 19%	2,81 5%	3,05 5%	
Cyklist	2,01 10%	1,93 21%	2,65 26%	1,77 18%	1,63 19%	2,41 22%	2,26 14%	2,57 17%	2,09 16%	3,05 22%	3,71 33%	3,39 31%	2,25 6%	2,25 5%	
Knallertkører	84,47 3%												1322,8 3%	30,78 30%	31,50 29%
45-knallertkører	59,85 3%										75,93 3%	146,98 3%	8,34 40%	8,79 40%	
MC	1,81 3%		55,02 3%				156,02 3%	36,88 3%					21,60 49%	21,91 49%	
Personbilsfører	4,52 29%			2,21 18%	1,06 14%	0,78 11%	0,54 7%	0,43 8%	0,36 9%	0,60 16%	0,54 18%	1,05 32%	0,68 4%	0,69 4%	
Varebilsfører							2,35 42%	1,32 34%	1,46 44%	4,91 3%			2,13 19%	2,12 19%	
Lastbilsfører										23,05 3%			1,44 39%	1,44 39%	

Procenterne angiver usikkerhed på risikotalleene

Tabel 5-2007 Totalrisiko fordelt efter trafikantart og køn, 10-84 år

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Køn		I alt
	m	k	
Fodgænger	4,08 8%	2,35 6%	3,05 5%
Cyklist	2,26 9%	2,23 7%	2,25 5%
Knallertkører	32,79 31%		31,50 29%
45-knallertkører	9,84 47%		8,79 40%
MC			21,91 49%
Personbilfører	0,75 5%	0,56 5%	0,69 4%
Varebilfører	2,13 21%	1,71 45%	2,12 19%
Lastbilfører	1,35 39%		1,44 39%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 6-2007 Dræbte og alvorligt skadede mænd fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	21	13	13	17	16	10	25	23	30	12	6	13	165	199
Cyklist*	34	10	7	14	16	23	45	54	49	12	15	17	245	296
Knallertkører*	38	153	46	34	23	25	55	50	30	13	6	10	435	483
45-knallertkører*	4	4	3	7	10	8	23	13	7	1	1	2	77	83
Motorcyklist*	6	2	3	36	33	45	70	46	19	10	1		265	271
Personbilfører	4	6	67	113	80	61	120	72	42	19	10	29	590	623
Personbilpass.	13	30	36	53	15	9	24	10	6	4	1		188	201
Varebilfører		1	6	12	8	15	22	12	8	3	2		89	89
Varebilpass.			1	4	2	1	7	2			1		18	18
Lastbilfører				1	3	4	7	8	2	1	1		27	27
Lastbilpass.		1	3	2		1	1	1					9	9
Taxafører						1	1		2				4	4
Taxapassager													0	0
Busfører				1			2		3	1			7	7
Buspassager	1												0	1

* Inklusiv passagerer

Tabel 7-2007 Dræbte og alvorligt skadede kvinder fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	17	4	5	7	6	2	18	22	26	6	14	36	110	163
Cyklist*	28	10	7	28	20	19	36	44	48	18	15	20	245	293
Knallertkører*	12	32	7	6	6	5	12	4	5	2	2	2	81	95
45-knallertkører*		1	2		1	1	1	2		1			9	9
Motorcyklist*	1			3	5		3	6	2	1			20	21
Personbilfører			17	32	27	42	59	37	30	14	9	12	267	279
Personbilpass.	15	17	12	21	23	14	20	15	21	7	13	20	163	198
Varebilfører			2	1	1	2	2	2	2				12	12
Varebilpass.		1		1		2							4	4
Lastbilfører													0	0
Lastbilpass.			1		1								2	2
Taxafører													0	0
Taxapassager								1					1	1
Busfører													0	0
Buspassager		1					3	2				1	6	7

* Inklusivpassagerer

Tabel 8-2007 Dræbte og alvorligt skadede fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	38	17	18	24	22	12	43	45	56	18	20	49	275	362
Cyklist*	62	20	14	42	36	42	81	98	97	30	30	37	490	589
Knallertkører*	50	185	53	40	29	30	67	54	35	15	8	12	516	578
45-knallertkører*	4	5	5	7	11	9	24	15	7	2	1	2	86	92
Motorcyklist*	7	2	3	39	38	45	73	52	21	11	1		285	292
Personbilfører	4	6	84	145	107	103	179	109	72	33	19	41	857	902
Personbilpass.	28	47	48	74	38	23	44	25	27	11	14	20	351	399
Varebilfører		1	8	13	9	17	24	14	10	3	2		101	101
Varebilpass.		1	1	5	2	3	7	2			1		22	22
Lastbilfører				1	3	4	7	8	2	1	1		27	27
Lastbilpass.		1	4	2	1	1	1	1					11	11
Taxafører						1	1		2				4	4
Taxapassager								1					1	1
Busfører				1			2		3	1			7	7
Buspassager	1	1					3	2				1	6	8

* Inklusivpassagerer

Tabel 9-2007 Dræbte og alvorligt skadede i alt i uheld fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Førers/fodgængers alder, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	49	22	22	25	29	13	51	48	63	20	22	50	315	414
Cyklist	79	21	17	48	39	47	91	103	105	30	30	39	531	649
Knallertkører	46	230	59	43	31	30	72	58	40	15	9	12	587	645
45-knallertkører	4	6	5	9	11	12	26	15	8	2	2	2	96	102
Motorcyklist	4	1	3	46	50	51	83	57	22	12	1		326	330
Personbilfører	8	13	312	454	324	367	657	435	336	102	83	125	3083	3216
Varebilfører		1	20	42	59	59	94	73	48	8	3	1	407	408
Lastbilfører			3	21	22	27	87	49	38	3	1		251	251
Taxafører				2	2	4	12	8	12	1			41	41
Busfører				2	8		22	14	34	4	2	1	86	87

Tallene i denne tabel benyttes til beregning af totalrisiko.

Hvor der er flere trafikantarter involveret i et uheld, er skaderne talt med for hver trafikantart.

Tallene afspejler derfor ikke det reelle antal skader.

Tabel 10-2007 Dræbte og alvorligt skadede i alt i uheld fordelt efter trafikantart og køn, 10-84 år

Trafikantart	Køn		I alt
	m	k	
Fodgænger	226	188	414
Cyklist	339	310	649
Knallertkører	553	92	645
45-knallertkører	93	9	102
Motorcyklist	318	12	330
Personbilfører	2260	956	3216
Varebilfører	356	52	408
Lastbilfører	251		251
Taxafører	37	4	41
Busfører	76	11	87

Tallene i denne tabel benyttes til beregning af totalrisiko.

Hvor der er flere trafikantarter involveret i et uheld, er skaderne talt med for hver trafikantart.

Tallene afspejler derfor ikke det reelle antal skader.

Tabel 11-2007 Transportarbejde for mænd fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Mio. km kørt af pågældende trafikantart

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt		
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84	
Fodgænger	61 20%	19 36%	23 31%	51 27%	47 27%	34 28%	69 22%	76 22%	81 21%	28 33%	27 40%	43 34%	455	560	
Cyklist	212 16%	60 36%	34 37%	115 37%	114 34%	108 34%	236 20%	223 29%	265 24%	42 36%	44 46%	52 39%	1240	1504	
Knallertkører													166	181	
45-knallertkører													100	100	
MC													104	104	
Personbilfører				451 51%	1414 25%	1991 21%	2924 16%	7573 10%	6412 11%	6586 12%	1162 20%	1127 23%	832 40%	29651	30488
Personbilpass.	1362 26%	393 41%	326 48%					635 41%	417 41%	526 44%			302 50%	3319	4982
Varebilfører								337 47%	510 37%	292 51%				1713	1714
Varebilpass.													240	278	
Lastbilfører													1966	1966	
Lastbilpass.													33	36	
Taxafører													158	158	
Taxapassager													110	165	
Busfører													221	221	
Buspassager	216 27%									97 43%				1230	1476

Procenterne angiver usikkerhed på transporttallene

Tabel 12-2007 Transportarbejde for kvinder fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Mio. km kørt af pågældende trafikantart

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	77 16%	28 24%	28 31%	66 21%	69 22%	45 21%	107 14%	105 15%	149 15%	40 24%	38 26%	65 23%	673	815
Cyklist	183 14%	52 25%	32 38%	157 20%	128 24%	90 26%	172 17%	185 18%	243 23%	58 28%	37 48%	67 58%	1155	1404
Knallertkører													47	51
45-knallertkører													26	26
MC													49	49
Personbilsfører			266 37%	699 25%	1142 18%	1906 15%	4694 9%	3803 11%	3051 13%	573 28%	433 28%	393 58%	16588	16983
Personbilpass.	1082 22%	300 30%	231 39%	472 33%	739 35%	920 30%	1248 22%	2065 22%	1976 18%	475 31%	300 33%	486 41%	8725	10293
Varebilsfører													320	320
Varebilpass.													165	167
Lastbilsfører													3	3
Lastbilpass.													47	47
Taxafører													4	4
Taxapassager													77	88
Busfører													0	0
Buspassager	280 27%	209 37%	127 34%	204 31%		47 46%		229 45%	209 38%				1513	2035

Procenterne angiver usikkerhed på transporttallene

Tabel 13-2007 Transportarbejde fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Mio. km kørt af pågældende trafikantart

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	139 12%	47 20%	48 21%	115 16%	116 16%	79 16%	176 12%	181 12%	231 12%	66 19%	64 23%	108 19%	1123	1369
Cyklist	394 10%	109 21%	64 26%	271 18%	240 20%	195 22%	403 14%	400 17%	502 16%	98 22%	81 33%	115 32%	2364	2872
Knallertkører													195	212
45-knallertkører													119	120
MC													149	149
Personbilmfører			690 29%	2050 18%	3047 14%	4707 11%	12146 7%	10098 8%	9408 9%	1692 16%	1529 18%	1191 32%	45399	46596
Personbilpass.	2393 17%	669 25%	514 38%	789 27%	967 29%	1063 28%	1872 20%	2480 20%	2513 17%	595 27%	496 31%	762 32%	11957	15113
Varebilmfører							400 43%	552 35%	329 45%				1913	1915
Varebilpass.													382	422
Lastbilmfører													1756	1756
Lastbilpass.													74	76
Taxafører													153	153
Taxapassager													179	241
Busfører													205	205
Buspassager	490 19%	406 40%	235 37%	432 39%	326 48%	86 41%	239 45%	403 42%	303 29%				2689	3423

Procenterne angiver usikkerhed på transporttallene

Tabel 14-2007 Stikprøvestørrelse, antal personer fordelt efter køn og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år													I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84	
Mænd	600	147	171	280	301	376	998	923	870	267	204	234	4537	5371	
Kvinder	560	175	169	295	368	460	1110	999	992	322	222	255	5112	5927	
	1160	322	340	575	669	836	2108	1922	1862	589	426	489	9649	11298	

Tabel 15-2007 Stikprøvestørrelse, summen af mænds delture for private og erhverv fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år													I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84	
Fodgænger	685	183	202	304	312	231	459	453	484	161	146	196	2935	3816	
Cyklist	807	140	88	182	158	195	472	358	368	135	94	104	2190	3101	
Knallertkører	4	45	12	2	4	11	11	46	27	9	1	8	168	180	
45-knallertkører	1	16	4	8	4	7	15	18	9	0	2	0	83	84	
Motorcyklist	0	0	2	0	0	2	8	17	12	2	0	0	43	43	
Personbilfører	6	5	211	387	545	920	2428	2142	1935	540	408	374	9521	9901	
Personbilpass.	589	112	85	88	44	42	138	119	132	37	42	55	839	1483	
Varebilfører	0	0	6	28	43	54	118	162	98	26	1	1	536	537	
Varebilpass.	11	4	0	3	1	7	8	7	7	1	2	0	40	51	
Lastbilfører	0	0	0	0	13	22	53	34	20	1	0	0	143	143	
Lastbilpass.	1	0	0	3	0	4	1	2	1	2	0	0	13	14	
Taxafører	0	0	0	0	0	11	5	4	7	0	0	0	27	27	
Taxapassager	17	3	7	8	8	3	22	9	15	0	1	2	76	95	
Busfører	0	0	0	0	0	0	7	11	2	0	0	0	20	20	
Buspassager	217	74	64	86	55	32	56	57	67	15	17	28	523	768	

Tabel 16-2007 Stikprøvestørrelse, summen af kvinders delture for private og erhverv fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	764	312	246	451	491	412	859	796	982	319	242	355	5110	6229
Cyklist	720	189	94	325	270	252	512	570	587	190	79	118	3068	3906
Knallertkører	0	15	7	0	0	0	6	10	7	3	0	4	48	52
45-knallertkører	0	11	0	5	4	0	2	7	4	3	0	0	36	36
Motorcyklist	0	2	2	0	2	0	1	8	0	0	0	0	15	15
Personbilfører	2	10	148	289	559	1024	2943	1958	1430	358	234	157	8953	9112
Personbilpass.	585	138	113	154	193	236	465	556	626	226	139	128	2846	3559
Varebilfører	0	0	2	5	9	9	27	36	21	1	0	1	110	111
Varebilpass.	4	1	8	6	2	5	10	3	12	0	2	1	49	54
Lastbilfører	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	2
Lastbilpass.	0	0	0	1	1	0	0	3	0	0	1	0	6	6
Taxafører	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	2	0	6	6
Taxapassager	5	3	4	8	9	4	5	7	6	6	6	6	58	69
Busfører	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1
Buspassager	227	131	97	145	88	60	130	139	147	52	46	82	1035	1344

**Tabel 17-2007 Stikprøvestørrelse, summen af delture for private og erhverv
fordelt efter trafikantart og alder**

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	1449	495	448	755	803	643	1318	1249	1466	480	388	551	8045	10045
Cyklist	1527	329	182	507	428	447	984	928	955	325	173	222	5258	7007
Knallertkører	4	60	19	2	4	11	17	56	34	12	1	12	216	232
45-knallertkører	1	27	4	13	8	7	17	25	13	3	2	0	119	120
Motorcyklist	0	2	4	0	2	2	9	25	12	2	0	0	58	58
Personbilsfører	8	15	359	676	1104	1944	5371	4100	3365	898	642	531	18474	19013
Personbilpass.	1174	250	198	242	237	278	603	675	758	263	181	183	3685	5042
Varebilsfører	0	0	8	33	52	63	145	198	119	27	1	2	646	648
Varebilpass.	15	5	8	9	3	12	18	10	19	1	4	1	89	105
Lastbilsfører	0	0	0	0	13	22	54	35	20	1	0	0	145	145
Lastbilpass.	1	0	0	4	1	4	1	5	1	2	1	0	19	20
Taxafører	0	0	0	0	0	12	5	4	10	0	2	0	33	33
Taxapassager	22	6	11	16	17	7	27	16	21	6	7	8	134	164
Busfører	0	0	0	0	0	0	7	12	2	0	0	0	21	21
Buspassager	444	205	161	231	143	92	186	196	214	67	63	110	1558	2112

12 Risiko i trafikken 2008

Tabel 1-2008 Egenrisiko for mænd fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	3,34 18%	2,02 27%	5,83 34%	3,21 33%	1,28 26%	3,30 32%	2,14 25%	2,81 22%	1,49 20%	4,37 27%	3,98 38%	2,51 40%	2,63 9%	2,72 8%
Cyklist	1,38 12%	1,19 50%	1,75 34%	1,94 25%	1,36 26%	1,13 24%	1,69 20%	2,11 23%	1,77 20%	1,75 40%	3,05 39%	3,33 50%	1,76 9%	1,76 8%
Knallertkører										148,48 2%	9,14 3%		31,39 33%	33,12 32%
45-knallertkører													3,62 38%	3,72 38%
MC	11,29 3%									21,65 2%			9,54 43%	9,71 43%
Personbilsfører			2,24 30%	0,76 24%	0,38 21%	0,17 19%	0,14 11%	0,11 10%	0,09 10%	0,12 19%	0,16 20%	0,44 29%	0,21 5%	0,21 5%
Personbilpass.	0,12 20%		1,87 46%	1,48 37%	0,43 49%		0,39 36%	0,08 39%	0,09 39%				0,53 15%	0,41 12%
Varebilsfører			5,02 3%				0,35 43%	0,24 40%	0,20 44%				0,33 21%	0,35 21%
Lastbilsfører				2,03 3%									0,16 44%	0,16 44%
Taxapassager														0,08 36%
Buspassager							0,13 42%						0,01 21%	0,01 18%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 2-2008 Egenrisiko for kvinder fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	2,23 17%	2,05 25%	5,53 36%	1,24 20%	2,27 25%	0,17 24%	0,64 16%	1,48 17%	2,17 16%	2,58 25%	1,75 22%	4,49 20%	1,66 7%	1,99 6%
Cyklist	1,67 14%	2,44 24%	1,02 33%	2,65 25%	2,29 42%	1,45 25%	1,72 17%	2,54 17%	2,08 20%	2,94 36%	3,14 34%	3,91 37%	2,19 8%	2,15 7%
Personbilsfører			0,92 37%	0,49 28%	0,19 20%	0,13 19%	0,11 11%	0,09 11%	0,10 13%	0,17 25%	0,28 36%		0,15 6%	0,16 6%
Personbilpass.	0,14 19%	0,54 38%	0,61 38%	0,25 38%	0,17 40%	0,10 34%	0,19 24%	0,11 20%	0,10 29%	0,22 31%	0,22 39%	0,43 46%	0,19 10%	0,19 9%
Lastbilsfører													2,76 3%	2,76 3%
Lastbilpass.														1,16 3%
Buspassager				0,06 42%			0,20 45%						0,05 19%	0,04 16%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 3-2008 Egenrisiko fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	2,69 12%	2,03 18%	5,78 26%	2,26 19%	1,90 18%	1,45 19%	1,29 14%	2,06 13%	1,91 12%	3,36 19%	2,50 19%	4,07 16%	2,07 5%	2,29 5%
Cyklist	1,51 9%	1,75 29%	1,41 24%	2,34 18%	1,87 24%	1,29 17%	1,71 13%	2,31 15%	1,94 14%	2,25 27%	3,13 26%	3,84 32%	1,97 6%	1,94 5%
Knallertkører													32,10 29%	33,21 28%
45-knallertkører	11,65 3%												3,59 36%	3,64 35%
MC	11,29 3%												6,41 44%	6,47 44%
Personbilsfører	1,69 23%												0,19 4%	0,19 4%
Personbilpass.	0,13 14%	0,69 29%	1,06 30%	0,74 28%	0,28 31%	0,19 29%	0,24 20%	0,10 18%	0,10 24%	0,21 28%	0,19 35%	0,36 38%	0,29 8%	0,26 7%
Varebilsfører	0,45 42%												0,40 21%	0,42 21%
Lastbilsfører	2,23 3%												0,17 44%	0,17 44%
Taxapassager													0,03 30%	
Buspassager	0,03 29%												0,03 14%	0,02 12%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 4-2008 Totalrisiko fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	3,03 12%	3,04 18%	9,72 26%	2,78 19%	2,11 18%	1,76 19%	1,42 14%	2,29 13%	2,08 12%	3,50 19%	2,50 19%	4,26 16%	2,44 5%	2,64 5%
Cyklist	1,74 9%	1,93 29%	1,88 24%	2,90 18%	2,24 24%	1,59 17%	2,00 13%	2,57 15%	2,06 14%	2,61 27%	3,56 26%	3,84 32%	2,26 6%	2,22 5%
Knallertkører													36,10 29%	36,93 28%
45-knallertkører	23,29 3%												4,15 36%	4,27 35%
MC	5,65 3%												7,18 44%	7,22 44%
Personbilsfører	4,68 23%												0,66 4%	0,67 4%
Varebilsfører	2,32 42%												1,82 21%	1,85 21%
Lastbilsfører	24,50 3%												1,99 44%	2,00 44%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 5-2008 Totalrisiko fordelt efter trafikantart og køn, 10-84 år

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Køn		I alt
	m	k	
Fodgænger	3,26 8%	2,20 6%	2,64 5%
Cyklist	2,14 8%	2,32 7%	2,22 5%
Knallertkører	38,02 32%		36,93 28%
45-knallertkører	4,29 38%		4,27 35%
MC	11,36 43%		7,22 44%
Personbilsfører	0,76 5%	0,53 6%	0,67 4%
Varebilsfører	1,62 21%		1,85 21%
Lastbilsfører	1,90 44%	8,27 3%	2,00 44%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 6-2008 Dræbte og alvorligt skadede mænd fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84		
Fodgænger	16	5	10	16	5	13	20	22	14	14	9	12	128	156
Cyklist*	31	7	8	23	16	14	48	55	43	12	16	17	242	290
Knallertkører*	31	110	25	35	17	24	60	67	32	8	1	3	379	413
45-knallertkører*	1	3	3	4	6	3	11	9	5	1			45	46
Motorcyklist*	2	2	6	33	32	27	63	45	19	5		1	232	235
Personbilsfører		5	85	104	70	53	100	69	49	14	17	32	566	598
Personbilpass.	14	30	30	58	19	14	17	4	5	1	1	1	179	194
Varebilsfører	1	1	2	6	3	7	15	12	11	3	1	2	61	64
Varebilpass.	2	1	1		1	1	1	3	1				9	11
Lastbilsfører				1	3	1	5	5	2				17	17
Lastbilpass.			1			1		1					3	3
Taxafører					1			1					2	2
Taxapassager	1												0	1
Busfører									1				1	1
Buspassager							1						1	1

* Inklusivpassagerer

Tabel 7-2008 Dræbte og alvorligt skadede kvinder fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	16	5	12	6	13	1	8	15	29	11	8	33	108	157
Cyklist*	27	12	4	31	29	16	40	54	53	13	13	14	265	306
Knallertkører*	7	38	6	4	3	4	11	7	4		1	1	78	86
45-knallertkører*				2	2	1	1						6	6
Motorcyklist*				6	7	3	6	5	5				32	32
Personbilsfører			27	39	26	25	49	32	31	10	9	18	248	266
Personbilpass.	18	21	19	16	10	9	22	16	18	14	11	16	156	190
Varebilsfører			1	1	1	1	3	2	1	2			12	12
Varebilpass.		1	1	1	1		2	1					7	7
Lastbilsfører						1							1	1
Lastbilpass.			1			1				1			3	3
Taxafører							1						1	1
Taxapassager													0	0
Busfører													0	0
Buspassager				1			2	1	1	1			6	6

* Inklusiv passagerer

Tabel 8-2008 Dræbte og alvorligt skadede fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	32	10	22	22	18	14	28	37	43	25	17	45	236	313
Cyklist*	58	19	12	54	45	30	88	109	96	25	29	31	507	596
Knallertkører*	38	148	31	39	20	28	71	74	36	8	2	4	457	499
45-knallertkører*	1	3	3	6	8	4	12	9	5	1			51	52
Motorcyklist*	2	2	6	39	39	30	69	50	24	5		1	264	267
Personbilsfører		5	112	143	96	78	149	101	80	24	26	50	814	864
Personbilpass.	32	51	49	74	29	23	39	20	23	15	12	17	335	384
Varebilsfører	1	1	3	7	4	8	18	14	12	5	1	2	73	76
Varebilpass.	2	2	2	1	2	1	3	4	1				16	18
Lastbilsfører				1	3	2	5	5	2				18	18
Lastbilpass.			2			2		1		1			6	6
Taxafører					1		1	1					3	3
Taxapassager	1												0	1
Busfører									1				1	1
Buspassager				1			3	1	1	1			7	7

* Inklusiv passagerer

Tabel 9-2008 Dræbte og alvorligt skadede i alt i uheld fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Førers/fodgængers alder, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	36	15	37	27	20	17	31	41	47	26	17	47	278	361
Cyklist	67	21	16	67	54	37	103	121	102	29	33	31	583	681
Knallertkører	37	175	37	44	24	29	77	77	41	8	2	4	514	555
45-knallertkører	2	4	4	6	8	4	15	11	6	1			59	61
Motorcyklist	1	2	6	42	44	35	74	58	27	6	2	1	296	298
Personbilsfører	6	13	310	426	303	295	580	418	328	106	89	130	2868	3004
Varebilsfører	3	1	14	36	32	44	92	58	43	10	2	3	332	338
Lastbilsfører				11	18	22	67	56	28	4	1		207	207
Taxafører				2	3	5	10	9	5	3	1		38	38
Busfører				1	2	3	12	15	23	3	2	1	61	62

Tallene i denne tabel benyttes til beregning af totalrisiko.

Hvor der er flere trafikantarter involveret i et uheld, er skaderne talt med for hver trafikantart.

Tallene afspejler derfor ikke det reelle antal skader.

Tabel 10-2008 Dræbte og alvorligt skadede i alt i uheld fordelt efter trafikantart og køn, 10-84 år

Trafikantart	Køn		I alt
	m	k	
Fodgænger	187	174	361
Cyklist	352	329	681
Knallertkører	474	81	555
45-knallertkører	53	8	61
Motorcyklist	275	23	298
Personbilfører	2111	893	3004
Varebilfører	299	39	338
Lastbilfører	204	3	207
Taxafører	33	5	38
Busfører	57	5	62

Tallene i denne tabel benyttes til beregning af totalrisiko.

Hvor der er flere trafikantarter involveret i et uheld, er skaderne talt med for hver trafikantart.

Tallene afspejler derfor ikke det reelle antal skader.

Tabel 11-2008 Transportarbejde for mænd fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Mio. km kørt af pågældende trafikantart

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt		
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84	
Fodgænger	48 18%	25 27%	17 34%	50 34%	39 26%	39 32%	94 25%	78 22%	94 21%	32 28%	23 39%	48 40%	491	586	
Cyklist	225 12%	59 51%	46 34%	118 26%	118 26%	124 24%	284 20%	261 24%	242 20%	69 40%	53 40%	51 52%	1373	1650	
Knallertkører													131	135	
45-knallertkører													136	136	
MC													256	258	
Personbilfører				380 31%	1361 24%	1860 21%	3067 19%	7064 11%	6316 10%	5489 10%	1142 19%	1073 20%	725 30%	27762	28509
Personbilpass.	1192 20%			161 48%	391 38%	444 51%	435 36%		496 40%	588 40%			3473	4782	
Varebilfører								434 44%	506 41%	543 45%			1951	1951	
Varebilpass.													82	89	
Lastbilfører													1088	1088	
Lastbilpass.													56	56	
Taxafører													38	38	
Taxapassager													92	125	
Busfører													46	46	
Buspassager	264 37%	139 29%	154 40%					74 43%					1106	1417	

Procenterne angiver usikkerhed på transporttallene

Tabel 12-2008 Transportarbejde for kvinder fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Mio. km kørt af pågældende trafikantart

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	72 17%	24 25%	22 37%	48 20%	57 25%	57 24%	125 16%	101 17%	134 16%	43 26%	46 22%	74 20%	657	802
Cyklist	161 14%	49 25%	39 34%	117 26%	127 43%	111 25%	232 17%	213 17%	255 20%	44 37%	41 35%	36 38%	1228	1425
Knallertkører													26	28
45-knallertkører													24	25
MC													194	194
Personbilsfører			294 38%	803 28%	1366 20%	1924 20%	4587 11%	3693 11%	3043 13%	593 26%	327 37%	340 60%	16643	17026
Personbilpass.	1331 19%	391 39%	312 39%	630 39%	600 41%	910 35%	1178 24%	1444 20%	1771 29%	637 32%	506 40%	370 48%	8379	10080
Varebilsfører													55	55
Varebilpass.													63	63
Lastbilsfører													4	4
Lastbilpass.													0	26
Taxafører													4	4
Taxapassager													154	201
Busfører													54	54
Buspassager	247 34%	224 40%	82 41%	161 43%	56 49%		102 46%						1173	1579

Procenterne angiver usikkerhed på transporttallene

Tabel 13-2008 Transportarbejde fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Mio. km kørt af pågældende trafikantart

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	119 12%	49 18%	38 26%	97 19%	95 18%	97 19%	218 14%	179 13%	226 13%	74 19%	68 19%	111 16%	1141	1370
Cyklist	385 9%	109 30%	85 24%	231 18%	241 25%	233 17%	515 13%	471 15%	496 14%	111 28%	93 26%	81 32%	2584	3049
Knallertkører													140	147
45-knallertkører													150	151
MC													431	432
Personbilmfører			662 24%	2116 19%	3199 14%	4947 14%	11445 8%	9814 8%	8493 8%	1720 15%	1374 18%	1099 26%	43790	44952
Personbilpass.	2518 14%	738 29%	460 30%	1002 28%	1025 32%	1188 29%	1621 20%	1938 18%	2335 24%	699 28%	645 35%	471 39%	11651	14639
Varebilmfører							396 43%	480 40%	511 44%				1848	1848
Varebilpass.													140	147
Lastbilmfører													1039	1039
Lastbilpass.													52	78
Taxafører													41	41
Taxapassager													238	312
Busfører													98	98
Buspassager	510 25%	356 27%	258 45%	309 29%	138 41%		173 32%		401 46%			178 43%	2233	2920

Procenterne angiver usikkerhed på transporttallene

Tabel 14-2008 Stikprøvestørrelse, antal personer fordelt efter køn og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Mænd	583	163	175	284	299	372	897	812	877	292	225	199	4396	5178
Kvinder	576	182	149	293	291	391	1026	947	907	300	241	229	4727	5532
	1159	345	324	577	590	763	1923	1759	1784	592	466	428	9123	10710

Tabel 15-2008 Stikprøvestørrelse, summen af mænds delture for private og erhverv fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	571	226	190	272	266	223	520	373	464	212	109	173	2855	3599
Cyklist	923	117	108	207	196	222	422	339	373	108	106	74	2198	3195
Knallertkører	13	50	10	6	3	0	18	19	38	4	2	4	150	167
45-knallertkører	0	18	4	11	4	10	20	17	21	0	0	0	105	105
Motorcyklist	2	0	0	6	9	4	13	18	18	2	0	0	70	72
Personbilsfører	12	3	210	354	514	798	2128	1978	1797	573	485	314	8840	9166
Personbilpass.	507	107	87	98	65	63	117	107	132	52	35	34	863	1404
Varebilsfører	0	0	6	22	45	27	105	140	123	14	4	0	486	486
Varebilpass.	3	6	0	9	7	0	2	3	5	0	0	0	32	35
Lastbilsfører	0	0	0	1	0	5	46	36	20	0	0	0	108	108
Lastbilpass.	0	0	0	0	0	0	5	2	2	0	0	0	9	9
Taxafører	0	0	1	0	0	0	0	0	7	1	0	0	9	9
Taxapassager	15	6	8	9	5	1	3	4	8	4	2	1	50	66
Busfører	0	0	0	0	0	0	4	0	3	0	0	0	7	7
Buspassager	172	99	82	84	53	29	67	46	73	27	21	32	581	785

Tabel 16-2008 Stikprøvestørrelse, summen af kvinders delture for private og erhverv fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	696	297	179	387	305	348	805	655	712	253	283	378	4224	5298
Cyklist	726	169	101	226	181	239	619	567	541	162	130	89	2935	3750
Knallertkører	0	12	2	0	0	0	4	5	4	3	2	8	32	40
45-knallertkører	4	3	0	0	2	0	3	6	0	0	0	0	14	18
Motorcyklist	0	0	0	0	3	0	2	4	5	0	0	0	14	14
Personbilsfører	22	11	113	275	476	823	2524	1885	1367	320	209	126	8003	8151
Personbilpass.	661	179	127	160	123	173	410	495	478	218	165	116	2528	3305
Varebilsfører	0	0	1	0	0	12	10	3	4	0	0	0	30	30
Varebilpass.	2	3	1	4	0	0	2	8	2	3	0	0	23	25
Lastbilsfører	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	3
Lastbilpass.	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Taxafører	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3	3
Taxapassager	5	3	5	10	4	10	11	9	8	4	2	10	66	81
Busfører	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	3	3
Buspassager	196	146	58	111	51	50	86	94	113	38	58	83	805	1084

Tabel 17-2008 Stikprøvestørrelse, summen af delture for private og erhverv fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	1267	523	369	659	571	571	1325	1028	1176	465	392	551	7079	8897
Cyklist	1649	286	209	433	377	461	1041	906	914	270	236	163	5133	6945
Knallertkører	13	62	12	6	3	0	22	24	42	7	4	12	182	207
45-knallertkører	4	21	4	11	6	10	23	23	21	0	0	0	119	123
Motorcyklist	2	0	0	6	12	4	15	22	23	2	0	0	84	86
Personbilfører	34	14	323	629	990	1621	4652	3863	3164	893	694	440	16843	17317
Personbilpass.	1168	286	214	258	188	236	527	602	610	270	200	150	3391	4709
Varebilfører	0	0	7	22	45	39	115	143	127	14	4	0	516	516
Varebilpass.	5	9	1	13	7	0	4	11	7	3	0	0	55	60
Lastbilfører	0	0	0	1	0	5	46	39	20	0	0	0	111	111
Lastbilpass.	1	0	0	0	0	0	5	2	2	0	0	0	9	10
Taxafører	0	0	2	1	1	0	0	0	7	1	0	0	12	12
Taxapassager	20	9	13	19	9	11	14	13	16	8	4	11	116	147
Busfører	0	0	1	1	0	0	4	1	3	0	0	0	10	10
Buspassager	368	245	140	195	104	79	153	140	186	65	79	115	1386	1869

13 Risiko i trafikken 2009

Tabel 1-2009 Egenrisiko for mænd fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	1,63 19%	3,10 23%	1,12 30%	1,01 23%	1,51 34%	2,06 20%	2,17 20%	2,17 16%	1,92 15%	1,53 22%	1,48 25%	2,24 23%	1,89 7%	1,90 6%
Cyklist	1,34 12%	3,05 26%	0,23 33%	2,60 27%	1,24 31%	0,64 26%	1,63 24%	1,94 23%	1,73 21%	2,54 39%	2,00 32%		1,78 9%	1,73 8%
Knallertkører		9,50 43%											22,29 28%	23,33 27%
45-knallertkører	2474,8 4%			30,06 3%									8,99 40%	9,37 40%
MC						63,16 3%								8,47 49%
Personbilsfører			1,46 44%	0,57 19%	0,29 22%	0,27 14%	0,13 8%	0,08 10%	0,06 9%	0,06 17%	0,21 20%	0,19 24%	0,17 4%	0,17 4%
Personbilpass.	0,07 17%	0,39 40%	1,02 35%	0,83 47%	0,65 49%		0,31 35%	0,22 32%	0,08 32%				0,41 14%	0,31 11%
Varebilsfører			13,11 5%				0,16 39%	0,20 43%	0,20 38%				0,32 20%	0,33 20%
Lastbilsfører					0,08 3%								0,09 45%	0,09 45%
Taxapassager													0,14 35%	0,09 30%
Buspassager													0,03 18%	0,02 16%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 2-2009 Egenrisiko for kvinder fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	2,32 13%	1,02 19%	2,52 23%	1,55 16%	1,59 18%	1,28 17%	0,74 14%	1,18 13%	1,04 13%	1,52 23%	3,35 19%	5,07 19%	1,36 5%	1,66 5%
Cyklist	0,74 12%	1,32 35%	2,28 25%	1,03 20%	1,74 23%	1,01 22%	1,27 16%	1,69 17%	1,53 17%	2,41 26%	1,19 43%	2,51 35%	1,50 7%	1,42 6%
Personbilsfører			0,60 24%	0,36 21%	0,12 23%	0,09 14%	0,13 9%	0,07 9%	0,07 12%	0,23 22%	0,19 27%	0,34 28%	0,13 5%	0,13 5%
Personbilpass.	0,08 16%	0,35 27%	0,70 30%	0,39 32%	0,10 29%	0,12 26%	0,09 20%	0,09 18%	0,11 16%	0,16 37%	0,24 32%	0,25 38%	0,16 8%	0,15 7%
Lastbilsfører													0,54 47%	0,53 46%
Taxapassager													0,08 44%	0,06 39%
Buspassager												0,18 45%	0,01 15%	0,02 13%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 3-2009 Egenrisiko fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	1,99 11%	1,97 14%	1,87 18%	1,31 14%	1,56 16%	1,65 13%	1,35 11%	1,58 10%	1,39 10%	1,53 17%	2,68 15%	3,69 15%	1,58 4%	1,76 4%
Cyklist	1,07 8%	2,13 22%	1,31 20%	1,69 16%	1,51 20%	0,84 16%	1,48 15%	1,83 14%	1,65 14%	2,54 24%	1,60 26%	2,72 32%	1,64 6%	1,58 5%
Knallertkører	10,91 40%												22,42 25%	22,93 24%
45-knallertkører	2491,1 4%												9,13 38%	9,41 38%
MC	72,08 3%												9,31 47%	9,11 46%
Personbilsfører	1,18 26%												0,16 3%	0,16 3%
Personbilpass.	0,08 12%	0,38 26%	0,87 23%	0,56 27%	0,27 25%	0,19 23%	0,14 18%	0,12 16%	0,11 15%	0,18 32%	0,24 28%	0,33 31%	0,23 7%	0,20 6%
Varebilsfører	0,25 39%												0,37 20%	0,38 20%
Varebilpass.													0,73 50%	0,67 47%
Lastbilsfører	0,08 3%												0,10 45%	0,10 45%
Taxapassager													0,11 28%	0,08 24%
Buspassager	0,05 50%												0,02 12%	0,02 10%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 4-2009 Totalrisiko fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	2,14 11%	2,25 14%	2,06 18%	1,73 14%	2,03 16%	1,72 13%	1,74 11%	1,63 10%	1,50 10%	1,86 17%	2,68 15%	4,03 15%	1,80 4%	1,99 4%
Cyklist	1,28 8%	2,13 22%	1,64 20%	1,88 16%	1,71 20%	0,99 16%	1,57 15%	1,95 14%	1,73 14%	2,54 24%	1,86 26%	2,98 32%	1,77 6%	1,72 5%
Knallertkører	13,20 40%												24,96 25%	25,55 24%
45-knallertkører	2491,1 4%												9,63 38%	9,90 38%
MC	87,00 3%												10,45 47%	10,22 46%
Personbilsfører	3,52 26%												0,57 3%	0,58 3%
Varebilsfører	1,31 39%												1,75 20%	1,76 20%
Lastbilsfører	2,67 3%												1,60 45%	1,61 45%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 5-2009 Totalrisiko fordelt efter trafikantart og køn, 10-84 år

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Køn		I alt
	m	k	
Fodgænger	2,23 6%	1,82 5%	1,99 4%
Cyklist	1,90 8%	1,53 6%	1,72 5%
Knallertkører	26,54 27%		25,55 24%
45-knallertkører	9,92 40%		9,90 38%
MC	10,08 49%		10,22 46%
Personbilsfører	0,62 4%	0,52 5%	0,58 3%
Varebilsfører	1,64 20%		1,76 20%
Lastbilsfører	1,57 45%	1,59 46%	1,61 45%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 6-2009 Dræbte og alvorligt skadede mænd fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84		
Fodgænger	11	10	3	7	9	13	24	20	22	5	5	13	118	142
Cyklist*	28	16	1	33	19	6	48	49	43	19	7	11	241	280
Knallertkører*	23	79	24	24	18	21	53	45	41	4	5	4	314	341
45-knallertkører*	2	3	4	5	5	3	13	10	5	1			49	51
Motorcyklist*		1	7	37	28	27	47	42	18	8			215	215
Personbilsfører	2	5	68	86	50	66	99	54	36	8	20	17	492	511
Personbilpass.	11	20	25	32	19	14	13	11	4	3	5	7	146	164
Varebilsfører		1	7	5	5	9	7	11	7	4		1	56	57
Varebilpass.		1	2	4	1	1		2					11	11
Lastbilsfører					1	1	4	2					8	8
Lastbilpass.													0	0
Taxafører				1	2		1						4	4
Taxapassager							1		1				2	2
Busfører								3	1				4	4
Buspassager							1		1		1		3	3

* Inklusiv passagerer

Tabel 7-2009 Dræbte og alvorligt skadede kvinder fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	16	4	7	12	11	9	11	16	18	9	18	30	115	161
Cyklist*	13	8	11	20	25	11	30	40	33	13	5	10	196	219
Knallertkører*	3	16	10	4	3	4	6	10	2	2		2	57	62
45-knallertkører*			2			1	1	1		1			6	6
Motorcyklist*		1	1	1	4	2	7	12	2				30	30
Personbilfører			19	30	16	14	55	27	20	12	7	12	200	212
Personbilpass.	11	12	17	24	7	10	14	19	24	11	15	13	153	177
Varebilfører			1	2			4	1	1				9	9
Varebilpass.			2	1	1		1		1	1			7	7
Lastbilfører									1				1	1
Lastbilpass.													0	0
Taxafører													0	0
Taxapassager					1								1	1
Busfører													0	0
Buspassager					1					1		2	2	4

* Inklusivpassagerer

Tabel 8-2009 Dræbte og alvorligt skadede fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	27	14	10	19	20	22	35	36	40	14	23	43	233	303
Cyklist*	41	24	12	53	44	17	78	89	76	32	12	21	437	499
Knallertkører*	26	95	34	28	21	25	59	55	43	6	5	6	371	403
45-knallertkører*	2	3	6	5	5	4	14	11	5	2			55	57
Motorcyklist*		2	8	38	32	29	54	54	20	8			245	245
Personbilfører	2	5	87	116	66	80	154	81	56	20	27	29	692	723
Personbilpass.	22	32	42	56	26	24	27	30	28	14	20	20	299	341
Varebilfører		1	8	7	5	9	11	12	8	4		1	65	66
Varebilpass.		1	4	5	2	1	1	2	1	1			18	18
Lastbilfører					1	1	4	2	1				9	9
Lastbilpass.													0	0
Taxafører				1	2		1						4	4
Taxapassager					1		1		1				3	3
Busfører								3	1				4	4
Buspassager					1		1		1	1	1	2	5	7

* Inklusivpassagerer

Tabel 9-2009 Dræbte og alvorligt skadede i alt i uheld fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Førers/fodgængers alder, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	29	16	11	25	26	23	45	37	43	17	23	47	266	342
Cyklist	49	24	15	59	50	20	83	95	80	32	14	23	472	544
Knallertkører	29	115	40	30	21	28	65	58	45	6	5	7	413	449
45-knallertkører	2	3	7	5	6	4	14	12	5	2			58	60
Motorcyklist		1	9	45	39	35	59	56	21	10			275	275
Personbilfører	4	12	260	368	241	261	557	362	258	101	115	112	2535	2651
Varebilfører		1	17	44	39	31	57	46	47	21	3	2	306	308
Lastbilfører				6	8	15	46	36	28	2	1		142	142
Taxafører				5	6	4	10	7	2				34	34
Busfører				2	3	3	10	23	15	4	1		61	61

Tallene i denne tabel benyttes til beregning af totalrisiko.

Hvor der er flere trafikantarter involveret i et uheld, er skaderne talt med for hver trafikantart.

Tallene afspejler derfor ikke det reelle antal skader.

Tabel 10-2009 Dræbte og alvorligt skadede i alt i uheld fordelt efter trafikantart og køn, 10-84 år

Trafikantart	Køn		I alt
	m	k	
Fodgænger	166	176	342
Cyklist	308	236	544
Knallertkører	388	61	449
45-knallertkører	54	6	60
Motorcyklist	256	19	275
Personbilfører	1807	844	2651
Varebilfører	282	26	308
Lastbilfører	139	3	142
Taxafører	33	1	34
Busfører	54	7	61

Tallene i denne tabel benyttes til beregning af totalrisiko.

Hvor der er flere trafikantarter involveret i et uheld, er skaderne talt med for hver trafikantart.

Tallene afspejler derfor ikke det reelle antal skader.

Tabel 11-2009 Transportarbejde for mænd fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Mio. km kørt af pågældende trafikantart

Enhed: 1000 km kørt af pågældende trafikantart

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt		
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84	
Fodgænger	68 19%	32 23%	27 31%	70 23%	59 35%	63 20%	111 20%	92 16%	115 15%	33 22%	34 25%	58 23%	635	761	
Cyklist	209 12%	52 26%	44 33%	127 27%	154 32%	93 26%	294 24%	253 23%	249 21%	75 40%	35 32%	39 54%	1376	1624	
Knallertkører	83 45%												146	152	
45-knallertkører													56	56	
MC													257	263	
Personbilfører	466 46%												28709	29678	
Personbilpass.	1554 17%	509 40%	245 36%	385 48%	292 50%	422 36%		497 32%	481 33%				3606	5276	
Varebilfører	441 40%												1763	1763	
Varebilpass.	441 40%												248	264	
Lastbilfører													961	961	
Lastbilpass.													5	5	
Taxafører													115	118	
Taxapassager													142	226	
Busfører													59	59	
Buspassager	237 39%	179 33%	108 42%	146 41%										975	1236

Procenterne angiver usikkerhed på transporttallene

Tabel 12-2009 Transportarbejde for kvinder fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Mio. km kørt af pågældende trafikantart

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	69 13%	39 19%	28 23%	78 16%	69 18%	71 18%	149 14%	135 13%	173 13%	59 23%	54 19%	59 19%	854	982
Cyklist	176 12%	61 35%	48 25%	194 20%	143 23%	109 22%	236 16%	237 17%	216 17%	54 26%	42 44%	40 36%	1340	1555
Knallertkører													28	32
45-knallertkører													9	9
MC													22	22
Personbilsfører			316 25%	837 21%	1305 23%	1569 14%	4313 9%	3651 9%	3010 12%	517 22%	373 27%	357 29%	15899	16309
Personbilpass.	1307 16%	344 28%	243 30%	618 32%	699 29%	852 26%	1527 20%	2051 18%	2101 17%	686 38%	621 33%	514 39%	9741	11562
Varebilsfører													68	68
Varebilpass.													61	66
Lastbilsfører													23	23
Lastbilpass.													20	20
Taxafører													83	83
Taxapassager													131	171
Busfører													0	0
Buspassager	214 25%	273 35%	128 30%	267 47%			247 47%	116 44%	213 39%		65 46%	112 46%	1531	1857

Procenterne angiver usikkerhed på transporttallene

Tabel 13-2009 Transportarbejde fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Mio. km kørt af pågældende trafikantart

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	136 11%	71 15%	53 18%	145 14%	128 16%	133 13%	259 11%	227 10%	287 10%	92 17%	86 15%	117 15%	1482	1734
Cyklist	384 9%	113 22%	92 20%	314 16%	292 20%	202 16%	528 15%	486 14%	462 14%	126 24%	75 27%	77 32%	2690	3151
Knallertkører	87 41%												169	179
45-knallertkører													62	63
MC													268	274
Personbilsfører	739 2327 3 3929 11939 9908 8991 1774 1316 1250 26% 15% 15% 10% 6% 7% 7% 13% 16% 19%												43951	45329
Personbilpass.	2855 12%	843 26%	485 23%	995 27%	958 25%	1233 23%	1941 18%	2548 16%	2580 15%	786 33%	825 28%	612 32%	13192	16659
Varebilsfører	436 510 360 39% 43% 37%												1734	1734
Varebilpass.													286	307
Lastbilsfører													935	935
Lastbilpass.													25	25
Taxafører													191	194
Taxapassager													265	385
Busfører													47	47
Buspassager	450 24%	446 25%	234 24%	407 33%	98 333 200 40% 37% 34%			386 35%	99 50%	74 39%	132 39%	2469	3051	

Procenterne angiver usikkerhed på transporttallene

Tabel 14-2009 Stikprøvestørrelse, antal personer fordelt efter køn og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Mænd	868	275	274	433	353	534	1338	1299	1297	465	370	297	6638	7803
Kvinder	831	218	257	418	411	631	1449	1463	1393	512	351	362	7103	8296
	1699	493	531	851	764	1165	2787	2762	2690	977	721	659	13741	16099

Tabel 15-2009 Stikprøvestørrelse, summen af mænds delture for private og erhverv fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	913	435	301	542	431	457	795	728	926	317	287	299	5219	6431
Cyklist	1147	243	170	299	227	265	545	588	516	209	147	89	3209	4445
Knallertkører	9	123	24	4	6	0	30	42	18	6	6	6	259	274
45-knallertkører	1	12	6	3	3	9	16	21	8	0	2	2	80	83
Motorcyklist	2	0	13	9	0	2	23	40	23	3	0	4	113	119
Personbilfører	35	8	304	604	546	1078	3390	3001	2694	1000	684	494	13309	13838
Personbilpass.	878	209	120	132	95	100	166	176	193	49	66	56	1306	2240
Varebilfører	0	0	2	20	40	69	156	168	164	26	6	0	651	651
Varebilpass.	6	4	3	6	10	1	11	4	7	0	0	0	46	52
Lastbilfører	0	0	0	0	3	19	47	25	21	0	0	0	115	115
Lastbilpass.	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3	3
Taxafører	1	1	0	0	0	0	4	8	7	0	0	1	20	22
Taxapassager	31	11	6	23	7	9	14	17	15	5	7	17	114	162
Busfører	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2
Buspassager	243	165	99	118	65	52	82	78	105	27	25	26	816	1085

Tabel 16-2009 Stikprøvestørrelse, summen af kvinders delture for private og erhverv fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	1070	422	396	623	547	650	1259	1256	1478	663	475	481	7769	9320
Cyklist	1100	198	199	449	330	385	864	789	782	304	146	129	4446	5675
Knallertkører	0	15	2	4	2	0	6	10	5	0	2	16	46	62
45-knallertkører	0	2	0	2	0	0	0	0	2	2	0	0	8	8
Motorcyklist	0	0	0	0	0	0	4	11	0	0	0	0	15	15
Personbilfører	39	4	287	430	556	1222	3511	2878	2062	559	316	248	11825	12112
Personbilpass.	955	222	199	233	251	375	611	912	859	364	251	207	4277	5439
Varebilfører	0	0	4	1	0	9	7	13	16	2	4	0	56	56
Varebilpass.	5	1	1	0	2	1	4	6	6	0	0	0	21	26
Lastbilfører	0	0	1	11	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12
Lastbilpass.	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	4
Taxafører	0	0	0	0	0	0	1	9	0	0	0	2	10	12
Taxapassager	4	4	6	8	6	10	13	13	20	9	2	11	91	106
Busfører	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Buspassager	248	177	134	155	75	61	140	130	195	104	78	98	1249	1595

Tabel 17-2009 Stikprøvestørrelse, summen af delture for private og erhverv fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	1983	857	697	1165	978	1107	2054	1984	2404	980	762	780	12988	15751
Cyklist	2247	441	369	748	557	650	1409	1377	1298	513	293	218	7655	10120
Knallertkører	9	138	26	8	8	0	36	52	23	6	8	22	305	336
45-knallertkører	1	14	6	5	3	9	16	21	10	2	2	2	88	91
Motorcyklist	2	0	13	9	0	2	27	51	23	3	0	4	128	134
Personbilfører	74	12	591	1034	1102	2300	6901	5879	4756	1559	1000	742	25134	25950
Personbilpass.	1833	431	319	365	346	475	777	1088	1052	413	317	263	5583	7679
Varebilfører	0	0	6	21	40	78	163	181	180	28	10	0	707	707
Varebilpass.	11	5	4	6	12	2	15	10	13	0	0	0	67	78
Lastbilfører	0	0	1	11	3	19	47	25	21	0	0	0	127	127
Lastbilpass.	0	0	0	0	0	0	4	0	2	0	1	0	7	7
Taxafører	1	1	0	0	0	0	5	17	7	0	0	3	30	34
Taxapassager	35	15	12	31	13	19	27	30	35	14	9	28	205	268
Busfører	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	2
Buspassager	491	342	233	273	140	113	222	208	300	131	103	124	2065	2680

14 Risiko i trafikken 2010

Tabel 1-2010 Egenrisiko for mænd fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt		
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84	
Fodgænger	2,03 12%	0,78 18%	2,37 24%	2,21 17%	2,28 20%	1,51 21%	1,70 15%	2,37 16%	1,77 14%	1,07 20%	2,16 22%	5,13 25%	1,89 6%	2,02 5%	
Cyklist	1,17 12%	2,09 25%	3,97 29%	2,22 21%	1,00 24%	1,84 25%	1,42 21%	1,77 18%	1,24 19%	1,23 26%	1,61 32%	2,97 45%	1,62 8%	1,59 7%	
Knallertkører	61,82 4%	12,27 38%	148,02 3%										19,59 26%	18,75 27%	
45-knallertkører	11,40 4%												6,29 37%	6,51 37%	
MC	7,60 4%												5,54 37%	5,61 37%	
Personbilsfører			0,82 24%	0,53 17%	0,29 19%	0,15 12%	0,10 7%	0,07 8%	0,04 8%	0,08 15%	0,11 22%	0,18 19%	0,13 4%	0,13 4%	
Personbilpass.	0,11 15%	0,24 28%	0,48 46%	0,46 33%	0,33 38%	0,13 29%		0,35 31%	0,11 38%				0,30 12%	0,24 9%	
Varebilsfører			1,69 4%				0,17 39%	0,29 37%	0,29 45%	1,90 3%			0,35 21%	0,37 21%	
Lastbilsfører													0,12 32%	0,12 32%	
Taxapassager													0,10 37%	0,07 31%	
Buspassager						0,09 39%	0,23 45%							0,05 15%	0,06 13%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 2-2010 Egenrisiko for kvinder fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	1,20 12%	1,62 17%	1,17 26%	0,95 15%	0,90 18%	1,17 17%	0,33 11%	1,11 10%	1,01 10%	1,95 15%	1,76 18%	3,21 19%	1,08 4%	1,26 4%
Cyklist	0,87 11%	2,79 20%	1,17 23%	1,24 17%	1,60 20%	1,49 21%	0,83 14%	1,78 13%	1,00 15%	2,04 24%	0,88 30%	2,32 38%	1,36 6%	1,31 5%
Knallert	68,26 4%			193,41 3%	71,93 4%								28,81 50%	27,83 45%
Personbilsfører			0,58 29%	0,28 24%	0,13 22%	0,14 13%	0,12 7%	0,11 7%	0,12 10%	0,24 17%	0,20 24%	0,29 35%	0,14 4%	0,15 4%
Personbilpass.	0,10 15%	0,08 27%	0,40 27%	0,20 24%	0,14 29%	0,08 23%	0,07 18%	0,10 16%	0,09 15%	0,11 20%	0,24 30%	0,33 32%	0,12 7%	0,13 6%
Taxapassager													0,12 30%	0,09 32%
Busfører													2,32 4%	2,32 4%
Buspassager	0,04 22%					0,16 38%	0,10 40%	0,11 32%	0,11 37%	0,36 49%	0,58 41%	0,26 49%	0,10 13%	0,10 11%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 3-2010 Egenrisiko fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	1,59 8%	1,19 12%	1,79 18%	1,54 11%	1,53 13%	1,37 14%	0,94 9%	1,63 9%	1,33 8%	1,61 12%	1,96 13%	3,86 15%	1,43 3%	1,59 3%
Cyklist	1,04 8%	2,40 17%	2,42 18%	1,62 13%	1,28 16%	1,65 16%	1,11 12%	1,78 11%	1,12 12%	1,61 18%	1,27 22%	2,76 30%	1,48 5%	1,44 4%
Knallertkører	14,60 35%												20,85 23%	20,18 24%
45-knallertkører	11,40 4%												6,83 35%	6,98 35%
MC	23,18 4%												6,17 35%	6,17 35%
Personbilsfører	0,77 19%												0,14 3%	0,14 3%
Personbilpass.	0,10 11%	0,15 20%	0,46 23%	0,32 20%	0,21 23%	0,17 22%	0,09 15%	0,15 14%	0,09 14%	0,12 19%	0,23 28%	0,37 27%	0,17 6%	0,16 5%
Varebilsfører	1,83 4%												0,39 21%	0,40 21%
Lastbilsfører	0,25 38%												0,32 36%	0,28 43%
Taxapassager	1,90 3%												0,12 32%	0,12 32%
Buspassager	0,02 17%												0,11 24%	0,08 22%
	0,04 36%												0,08 10%	0,08 8%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 4-2010 Totalrisiko fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	1,73 8%	1,19 12%	2,28 18%	2,12 11%	2,29 13%	2,49 14%	1,12 9%	2,11 9%	1,70 8%	1,61 12%	2,19 13%	3,96 15%	1,87 3%	1,98 3%
Cyklist	1,10 8%	2,60 17%	2,82 18%	1,93 13%	1,49 16%	1,81 16%	1,33 12%	2,00 11%	1,19 12%	1,61 18%	1,70 22%	2,76 30%	1,68 5%	1,62 4%
Knallertkører	16,74 35%												23,60 23%	22,90 24%
45-knallertkører	5,70 4%												7,55 35%	7,88 35%
MC	23,18 4%												6,69 35%	6,69 35%
Personbilsfører	2,17 19%												0,48 3%	0,49 3%
Varebilsfører	14,63 4%												1,79 21%	1,83 21%
Lastbilsfører	1,15 38%												1,44 36%	1,61 43%
	5,71 3%												1,19 32%	1,19 32%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 5-2010 Totalrisiko fordelt efter trafikantart og køn, 10-84 år

Enhed: Dræbte og alvorligt skadede per 10 mio. km

Trafikantart	Køn		I alt
	m	k	
Fodgænger	2,67 5%	1,45 4%	1,98 3%
Cyklist	1,83 7%	1,41 5%	1,62 4%
Knallertkører	21,92 27%	27,83 45%	22,90 24%
45-knallertkører	7,46 37%		7,88 35%
MC	6,22 37%		6,69 35%
Personbilsfører	0,50 4%	0,46 4%	0,49 3%
Varebilsfører	1,68 21%		1,83 21%
Lastbilsfører	1,16 32%	32,08 4%	1,19 32%

Procenterne angiver usikkerhed på risikotallene

Tabel 6-2010 Dræbte og alvorligt skadede mænd fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84		
Fodgænger	13	3	7	16	12	10	16	23	20	4	8	15	119	147
Cyklist*	21	12	13	23	13	16	32	40	27	8	8	13	192	226
Knallertkører*	12	61	16	24	17	13	25	35	19	3	7	5	220	237
45-knallertkører*	1		2	1		2	11	8	6	2	1		33	34
Motorcyklist*	1	2	3	22	16	20	27	41	16	4	3		154	155
Personbilsfører		3	50	69	55	42	70	45	26	11	13	14	384	398
Personbilpass.	16	9	17	25	10	10	8	14	6	2	3	5	104	125
Varebilsfører	1		1	7	3	11	6	10	6	2		1	46	48
Varebilpass.	2			4	2	1		2					9	11
Lastbilsfører						1	4	4	5	1			15	15
Lastbilpass.													0	0
Taxafører						1	1			1			3	3
Taxapassager					1								1	1
Busfører								1	2				3	3
Buspassager					1		2		1		1	3	5	8

* Inklusivpassagerer

Tabel 7-2010 Dræbte og alvorligt skadede kvinder fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	9	6	4	8	6	7	4	15	16	11	9	23	86	118
Cyklist*	13	12	5	20	17	16	20	35	23	11	4	8	163	184
Knallertkører*	4	21	5	6	3		6	6	6			3	53	60
45-knallertkører*				2	1		2						5	5
Motorcyklist*				3	5		7	5	2				22	22
Personbilfører			16	22	16	23	51	41	33	12	7	9	221	230
Personbilpass.	14	5	14	15	8	7	10	15	18	8	12	15	112	141
Varebilfører				1			3	1					5	5
Varebilpass.				3	1		1	1	2	1		1	9	10
Lastbilfører													0	0
Lastbilpass.													0	0
Taxafører							1						1	1
Taxapassager							1						1	1
Busfører								1					1	1
Buspassager	1					1	1	2	3	3	4	3	14	18

* Inklusivpassagerer

Tabel 8-2010 Dræbte og alvorligt skadede fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	22	9	11	24	18	17	20	38	36	15	17	38	205	265
Cyklist*	34	24	18	43	30	32	52	75	50	19	12	21	355	410
Knallertkører*	16	82	21	30	20	13	31	41	25	3	7	8	273	297
45-knallertkører*	1		2	3	1	2	13	8	6	2	1		38	39
Motorcyklist*	1	2	3	25	21	20	34	46	18	4	3		176	177
Personbilfører		3	66	91	71	65	121	86	59	23	20	23	605	628
Personbilpass.	30	14	31	40	18	17	18	29	24	10	15	20	216	266
Varebilfører	1		1	8	3	11	9	11	6	2		1	51	53
Varebilpass.	2			7	3	1	1	3	2	1		1	18	21
Lastbilfører						1	4	4	5	1			15	15
Lastbilpass.													0	0
Taxafører						1	2			1			4	4
Taxapassager					1		1						2	2
Busfører								2	2				4	4
Buspassager	1				1	1	3	2	4	3	5	6	19	26

* Inklusivpassagerer

Tabel 9-2010 Dræbte og alvorligt skadede i alt i uheld fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Førers/fodgængers alder, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	24	9	14	33	27	31	24	49	46	15	19	39	267	330
Cyklist	36	26	21	51	35	35	62	84	53	19	16	21	402	459
Knallertkører	20	94	27	32	25	13	33	45	29	3	8	8	309	337
45-knallertkører	2	1	1	3	1	4	13	8	7	3	1		42	44
Motorcyklist	1	2	4	24	21	21	40	52	19	5	3		191	192
Personbilfører		8	187	292	198	197	442	363	288	99	63	93	2137	2230
Varebilfører	2	1	8	33	20	36	42	49	34	11	1	3	235	240
Lastbilfører				7	10	15	31	47	33	5			148	148
Taxafører					3	5	8	9	2	1			28	28
Busfører					3	1	20	40	22	5			91	91

Tallene i denne tabel benyttes til beregning af totalrisiko.

Hvor der er flere trafikantarter involveret i et uheld, er skaderne talt med for hver trafikantart.

Tallene afspejler derfor ikke det reelle antal skader.

Tabel 10-2010 Dræbte og alvorligt skadede i alt i uheld fordelt efter trafikantart og køn, 10-84 år

Trafikantart	Køn		I alt
	m	k	
Fodgænger	194	136	330
Cyklist	261	198	459
Knallertkører	277	60	337
45-knallertkører	39	5	44
Motorcyklist	172	20	192
Personbilfører	1507	723	2230
Varebilfører	218	22	240
Lastbilfører	147	1	148
Taxafører	25	3	28
Busfører	80	11	91

Tallene i denne tabel benyttes til beregning af totalrisiko.

Hvor der er flere trafikantarter involveret i et uheld, er skaderne talt med for hver trafikantart.

Tallene afspejler derfor ikke det reelle antal skader.

Tabel 11-2010 Transportarbejde for mænd fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Mio. km kørt af pågældende trafikantart

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	64 12%	38 18%	30 24%	72 17%	53 20%	66 22%	94 15%	97 16%	113 14%	37 20%	37 22%	29 25%	638	731
Cyklist	179 12%	57 25%	33 29%	104 21%	130 24%	87 25%	226 21%	226 18%	218 19%	65 26%	50 33%	44 47%	1196	1419
Knallertkører	50 39%												113	127
45-knallertkører													55	55
MC													289	289
Personbilfører	609 24% 17% 19% 13% 7% 8% 8% 15% 22% 19%												29627	30431
Personbilpass.	1512 15%	374 29%	351 47%	539 33%	300 39%	596 29%			404 32%	535 39%			3516	5146
Varebilfører	355 40% 37% 46%												1367	1373
Varebilpass.													199	201
Lastbilfører													1322	1322
Lastbilpass.													4	4
Taxafører													123	123
Taxapassager													104	149
Busfører													79	79
Buspassager	275 27%	200 28%	136 28%	154 36%	113 40%	59 49%	89 46%	52 37%					993	1318

Procenterne angiver usikkerhed på transporttallene

Tabel 12-2010 Transportarbejde for kvinder fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Mio. km kørt af pågældende trafikantart

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	75 12%	37 17%	34 26%	85 15%	66 18%	60 17%	121 11%	135 10%	158 10%	56 15%	51 18%	72 20%	803	950
Cyklist	149 11%	43 20%	43 24%	162 17%	107 21%	107 21%	241 14%	196 14%	229 15%	54 24%	46 31%	35 39%	1228	1411
Knallertkører													23	26
45-knallertkører													6	6
MC													23	23
Personbilsfører			274 29%	788 24%	1214 22%	1604 13%	4236 7%	3648 7%	2791 10%	506 17%	358 24%	313 36%	15452	15775
Personbilpass.	1469 15%	590 27%	352 28%	738 24%	567 30%	853 23%	1422 18%	1510 16%	2085 15%	718 21%	492 30%	451 33%	9327	11247
Varebilsfører													47	47
Varebilpass.													102	102
Lastbilsfører													0	0
Lastbilpass.													46	46
Taxafører													40	41
Taxapassager													85	119
Busfører													4	4
Buspassager	238 22%	214 26%	140 36%	217 33%		63 39%	101 41%	179 33%	268 37%		69 42%		1483	1837

Procenterne angiver usikkerhed på transporttallene

Tabel 13-2010 Transportarbejde fordelt efter trafikantart og alder

Enhed: Mio. km kørt af pågældende trafikantart

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	139 8%	75 12%	62 18%	156 11%	118 13%	125 14%	214 9%	233 9%	271 8%	93 12%	87 13%	99 15%	1433	1670
Cyklist	327 8%	100 17%	75 18%	265 13%	235 16%	194 16%	467 12%	421 11%	446 12%	118 18%	94 22%	76 30%	2413	2816
Knallertkører	56 36%												130	147
45-knallertkører													57	57
MC													296	296
Personbilmfører	861 19% 2079 14% 3054 14% 4268 9% 11319 5% 10280 6% 9169 7% 1855 12% 1418 17% 1086												44338	45451
Personbilpass.	2970 11%	947 20%	672 23%	1269 20%	847 23%	976 22%	2015 15%	1911 14%	2603 14%	840 19%	646 28%	538 27%	12725	16233
Varebilmfører	365 39% 339 36% 211 44%												1347	1352
Varebilpass.													292	294
Lastbilmfører													1263	1263
Lastbilpass.													49	49
Taxafører													156	156
Taxapassager													185	263
Busfører													76	76
Buspassager	506 17%	408 19%	273 23%	368 25%	253 36%	121 30%	189 31%	231 27%	413 34%	98 44%	95 39%		2448	3119

Procenterne angiver usikkerhed på transporttallene

Tabel 14-2010 Stikprøvestørrelse, antal personer fordelt efter køn og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Mænd	1080	344	321	523	412	563	1639	1606	1581	620	390	371	7999	9450
Kvinder	1016	310	314	523	446	657	1802	1750	1634	652	485	457	8573	10046
	2096	654	635	1046	858	1220	3441	3356	3215	1272	875	828	16572	19496

Tabel 15-2010 Stikprøvestørrelse, summen af mænds delture for private og erhverv fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	1313	614	404	698	459	500	997	883	997	473	334	289	6359	7961
Cyklist	1245	263	148	303	262	242	682	623	588	276	146	108	3533	4886
Knallertkører	4	116	21	4	8	5	28	16	39	18	8	14	263	281
45-knallertkører	0	0	2	8	5	12	25	23	14	4	0	0	93	93
Motorcyklist	0	0	2	6	7	3	24	48	23	4	0	0	117	117
Personbilfører	23	4	407	661	639	1244	4050	3774	3347	1260	751	636	16137	16796
Personbilpass.	1082	249	165	195	83	59	241	174	175	86	46	55	1473	2610
Varebilfører	1	0	2	14	48	23	140	174	116	27	7	4	551	556
Varebilpass.	3	0	2	5	0	4	12	10	2	0	0	0	35	38
Lastbilfører	0	0	0	5	8	9	47	56	61	9	0	0	195	195
Lastbilpass.	0	0	2	0	0	0	1	2	0	0	0	0	5	5
Taxafører	0	0	0	3	3	3	0	4	2	0	0	0	15	15
Taxapassager	26	0	8	14	7	2	22	14	22	4	0	10	93	129
Busfører	0	0	0	0	0	2	0	5	3	5	0	0	15	15
Buspassager	304	247	143	136	95	70	97	90	93	36	26	32	1033	1369

Tabel 16-2010 Stikprøvestørrelse, summen af kvinders delture for private og erhverv fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	1386	587	510	836	558	714	1599	1693	1660	715	686	737	9558	11681
Cyklist	1092	250	190	483	305	424	1015	847	926	308	218	138	4966	6196
Knallertkører	6	18	3	4	6	0	3	12	6	2	6	12	60	78
45-knallertkører	0	4	0	0	2	0	0	0	5	0	0	0	11	11
Motorcyklist	2	0	0	2	2	4	0	1	0	0	0	0	9	11
Personbilfører	18	12	277	379	711	1283	4314	3624	2162	716	404	302	13882	14202
Personbilpass.	1269	338	265	343	248	388	791	909	1055	569	342	248	5248	6765
Varebilfører	0	0	0	0	0	2	10	14	4	3	3	0	36	36
Varebilpass.	1	4	0	3	0	0	2	6	5	13	2	0	35	36
Lastbilfører	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	2
Lastbilpass.	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Taxafører	0	0	0	2	0	0	1	0	4	0	0	1	7	8
Taxapassager	10	4	5	12	8	6	20	17	15	6	9	13	102	125
Busfører	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1
Buspassager	326	232	174	198	101	102	167	243	260	93	106	121	1676	2123

Tabel 17-2010 Stikprøvestørrelse, summen af delture for private og erhverv fordelt efter trafikantart og alder

Trafikantart	Aldersgruppe, år												I alt	
	10-15	16-17	18-19	20-24	25-29	30-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-74	75-84	16-74	10-84
Fodgænger	2699	1201	914	1534	1017	1214	2596	2576	2657	1188	1020	1026	15917	19642
Cyklist	2337	513	338	786	567	666	1697	1470	1514	584	364	246	8499	11082
Knallertkører	10	134	24	8	14	5	31	28	45	20	14	26	323	359
45-knallertkører	0	4	2	8	7	12	25	23	19	4	0	0	104	104
Motorcyklist	2	0	2	8	9	7	24	49	23	4	0	0	126	128
Personbilfører	41	16	684	1040	1350	2527	8364	7398	5509	1976	1155	938	30019	30998
Personbilpass.	2351	587	430	538	331	447	1032	1083	1230	655	388	303	6721	9375
Varebilfører	1	0	2	14	48	25	150	188	120	30	10	4	587	592
Varebilpass.	4	4	2	8	0	4	14	16	7	13	2	0	70	74
Lastbilfører	0	0	0	5	8	9	47	58	61	9	0	0	197	197
Lastbilpass.	0	0	4	0	0	0	1	2	0	0	0	0	7	7
Taxafører	0	0	0	5	3	3	1	4	6	0	0	1	22	23
Taxapassager	36	4	13	26	15	8	42	31	37	10	9	23	195	254
Busfører	0	0	0	0	0	2	0	5	3	6	0	0	16	16
Buspassager	630	479	317	334	196	172	264	333	353	129	132	153	2709	3492

DTU Transport forsker og underviser i trafik og transportplanlægning. Institutet rådgiver myndighederne inden for infrastruktur, samfundsøkonomi, transportpolitik og trafiksikkerhed. DTU Transport samarbejder tillige med erhvervslivet om grøn logistik, behovsstyret kollektiv trafik, brugerbetaling og design af bæredygtige transportnetværk.

DTU Transport
Institut for Transport
Danmarks Tekniske Universitet

Bygningstorvet 116B
2800 Kgs. Lyngby
Tlf. 45 25 65 00
Fax 45 93 65 33

www.transport.dtu.dk